Iv MARTINOVICI

ALBASTRUL FLAMINGO

Iv MARTINOVICI

ALBASTRUL FLAMINGO

DIN ACEST ETER, SUB CERUL LUI PHIDIAS ŞI PRAXITELES

Aleea, aici, descria o buclă nisipoasă şi se pierdea în pădurea tînără, de salcîmi verzi a stepei dobrogene. Frunzele mici fremătau uşor în înserare, cu murmur de răcoare şi prospeţime. Peste zi fusese cald, cum era de aşteptat să fie la mare în iulie. Ploile dese şi persistente din vara aceasta, cu descărcări spectaculoase de trăsnete şi fulgere, cu tunete care te trezeau în crucea nopţii din somn, păreau a alunga aşteptarea într-o zodie a norocului.

Sosisem la acest hotel al aviatorilor, astfel cunoscut în jur şi dincolo de limite imediate, sosisem în acest hotel asemănător arhitectonic cu oricare de pe litoral sau din alte oraşe ale noastre ori din alte părţi, cu o zi înainte. Impropriu spus o zi, pentru că sosisem noaptea, într-o noapte opacă, peste care apăsau hergheliile de pahiderme ale norilor. Furiile dezlănţuite frenetic, vizual şi auditiv, puseseră brutal stăpînire pe noi, declanşînd temeri şi, unora, spaime care zăceau neştiute, ferecate. Semeni de-ai mei, cu preocupări foarte serioase, aveau să-mi mărturisească această teamă, spaimă chiar, pe care ei înşişi nu şi-o puteau explica.

Deşi mă trezisem de cîteva ori peste noapte, reuşisem să adorm destul de repede, după ce mă asigurasem că, netulburat, Sorin dormea adînc şi nu dădea semne că, din somnul lui liniştit, ar fi putut să-l smulgă detunăturile,

unele foarte apropiate, ca o dezghiocare a spațiului bine așezat pînă în înalturi.

Sosisem, așadar, în noptea despre care spuneam, pe la orele unsprezece, la hotel. De la aeroportul internațional „Kogălniceanu" venisem într-un microbuz cu întreg echipajul avionului IL-18 YR IME. Cu vreo 35 de minute mai înainte decolasem de la Otopeni. În cabină, destul de strîmtă, unde fusesem invitat de comandantul aeronavei, m-am așezat în spatele mecanicului de bord, un om, dacă nu voinic, bine legat, cum se zice, brunet, cu părul tuns scurt și trăsături energice. În stînga îl aveam pe navigator, un tip aproape gras, destul de în vîrstă pentru încercările nu lipsite de dramatism prin care aveam să trecem (aflasem încă din sala de navigație, la Otopeni, că la Constanța „e un timp nasol") ; în dreapta mea stătea telegrafistul. Pilotul aeronavei, foarte tînăr, blond, cu un păr ca inelele avea în dreapta sa copilotul, abia ieșit din adolescență, un bărbat prea frumos ca să nu rețină atenția.

Înainte de pornire, membrii echipajului au făcut „check"-ul, asigurîndu-se că geamurile sînt închise, admisia aerului decuplată, contactul general de pornire cuplat, frîna de staționare cuplată..., epuizînd întreaga gamă a celor peste două sute de manevre la sol.

Puțin după aceea aud vocea radiotelegrafistului de bord comunicînd prin fonie cu solul :

— Sînt Ion Marin Elena *, rog aprobarea de pornire a motoarelor.

— Mai așteptați !

— Perfect, mai stăm o mină. Sînt pe recepție.

— Știu că vă coaceți, dar așteptați puțin. Nu putem să vă dăm pornirea și apoi să vă tăiem motoarele.

Privim cu toții ecranul radiolocatorului. Nori compacți, alburii, cuprind trei sferturi din cerul decupat.

— Charlie, bravo ! [1] exclamă cineva. O să avem de lucru !

În aceeași clipă se aude aprobarea de pornire a motoarelor. Mecanicul se execută rapid și precis :

---

* Indicativul avionului.

[1] Charlie bravo = nori de furtună.

— Ai noştri !
— Liber unu !

Rînd pe rînd se aprind toate cele patru motoare, avionul colos începe să trepideze, cabina este invadată de zgomote ritmice, metalice.

În timp ce motoarele pornesc, beculeţele roşii de la bord se sting unul după altul. Una dintre expresiile savuroase ale piloţilor, devenită clasică, este „să nu vezi roşu în cabină". [1]

Comunicarea prin fonie continuă :

— Turnule, sînt Ion Marin Elena, aprobaţi rulajul.
— Se aprobă rulajul către 08.
— Rulaj pînă la aşteptare.
— Rămîneţi la aşteptare.

Avionul se urneşte trepidînd, trosneşte parcă din toate încheieturile, imprimîndu-ne un tremur ciudat, grotesc. Rulăm. Avionul este condus pe sol ca un automobil apocaliptic, pasăre nefirească tîrîndu-se pe pămînt. Sîntem în capul pistei, pe firul director. Noaptea e de smoală, sfîşiată de fulgere dese la orizont. Luminile balizelor, însemne stranii, invită implacabil spre un zbor-destin.

— Ion Marin Elena, aprob decolarea.

Vocea răsună în cabină, venită pe calea undelor, voce neutră, profesională, străină de emoţiile noastre.

Motoarele duduie scuturînd aeronava, cuprinsă parcă de o forţă care tinde să ne arunce undeva, în nevăzut, într-un cer neospitalier, ameninţător, cu fulgere roşii-verzui, besmetice.

— Bucureşti, bună seara.
— Sînt Ion Marin Elena, bună seara.
— Viraţi stînga la 35 km şi scăpaţi de necaz.

Pe ecranul radiolocatorului norii se îngrămădesc alburii, cenuşii. Pe un front de 120 km e furtună. Zburăm la 1500 metri altitudine. Deasupra noastră cerul fierbe.

— Dacă am zbura mai sus, îmi şopteşte cineva, s-ar putea întîmpla să nu mai avem timp nici să ne dăm mîna.

Privirea îmi aleargă de la radiolocator spre ferestrele dreptunghiulare, care înconjoară pe trei sferturi cabina.

[1] Semnal roşu luminos înseamnă defecţiune, semnal de alarmă.

Încă nu-mi dau seama ce se întîmplă, nu înțeleg dificultatea acestui zbor de noapte. Dar incertitudinea nu durează. Privirile mătură ferestrele mici, luminile fulgerelor parcă se apropie, avionul scutură zdravăn, pierdem din înălțime. Într-o astfel de clipă întîlnesc silueta masivă a navigatorului și simt că devin rigid. Omul își tamponează ceafa, probabil și fruntea, și obrajii (stă cu spatele spre mine), disting sudoarea șiroindu-i sub bluza albă. Își scoate căștile spunînd că nu mai aude nimic. Îmi dau seama că e înspăimîntat. Fulgerător îmi amintesc de aportul de atîtea ori determinant al navigatorului și simt că mă cuprinde spaima.

— I.M.E., comunicați condițiile de zbor, răsună iar vocea de la un capăt îndepărtat, nevăzut, vocea aceea liniștită, a unui om aflat acum într-o clădire, departe. jos, undeva, pe pămînt.

— Acum zburăm la vedere.

Apoi, după nu știu cît timp scurs :

— Ion Marin Elena, sînteți la travers de Urziceni.

Reușesc să mă desprind din rigiditate și încep să-mi rotesc privirile prin cabină. Îmi fixez ochii pe ceafa comandantului, îi admir iarăși părul blond, bogat, cu inele neîmplinite și încet, încet, încep să mă liniștesc. Radiolocatorul e tot vălătucit de acei nori primejdioși, alburii, pe care piloții îi numesc „Charlie bravo". Ciudat, simt că ochii ațintiți asupra comandantului mi se liniștesc, simt liniștea aceasta cum migrează în țesuturi, în nervi. Îl simt pe acest om stăpîn pe mașină, pe toate aparatele uzinei zburătoare, stăpîn pe echipaj, pe norii bezmetici. Nu puteam să-i văd chipul. Puteam să-mi imaginez orice, n-avea importanță. I-am privit pe ceilalți, din unghiuri diferite, așa cum stăteam în spatele lor, ori lateral. Doar navigatorul continua să-și tamponeze ceafa. Bluza albă îi era udă.

Îl aud pe comandant vorbind în engleză. Aud voci din eter care cer informații. Sînt alte avioane care străbat cerul negru.

Cabina aeronavei este scăldată într-o lumină difuză, fosforescentă. Pînza aceasta verde dă o atmosferă de ireal zborului de noapte.

În rarele intervale de liniște, între două ori nouă balansări sau alunecări pe verticală, în rarele intervale de liniște vizuală, între dezlănțuirea alb-violetă a fulgerelor, parcă sînt pradă unui vis, unei halucinații, unui zbor fantast de la Pămînt la Lună. Dacă n-ar fi zgomotul puternic al motoarelor, care torc metalic, continuu, cabina învăluită fosforescent ar părea un batiscaf scufundat la mari, foarte mari adîncimi, unde întunericul desăvîrșit s-a lichefiat.

Mă smulge brutal din reveria de-o clipă gheara roșie-violetă a unui fulger orbitor. Nici nu mi-am revenit cînd aud glasul controlorului de trafic :

— I.M.E., comunică poziția exactă a avionului.

— Sîntem pe radial 300 de Constanța, la 70 de mile, răspunde calmă, nefiresc de calmă, vocea comandantului de echipaj, în apropierea căii aeriene Urziceni—Galați.

— În limitele posibilităților, vă rog să reveniți la ruta Urziceni—Țăndărei.

— Mai zbor două minute pe cap 000, după care voi vira dreapta direct spre Țăndărei.

Era limpede că avionul se abătuse de la ruta inițială, pentru a evita nucleii furtunii. Privesc giro-orizontul, acea machetă minusculă de avion, care arată pilotului în zbor instrumental poziția avionului față de orizont. Macheta fosforescentă era aproape cu aripile pe orizontul artificial.

După un timp îl aud pe comandant anunțînd că am survolat Țăndărcii.

— Chemați Constanța, se aude vocea de la sol.

— Mulțumim pentru asistență. Noapte bună.

Avionul înainta prin beznă. Zadarnic încerc să disting vreun contur prin parbriz.

— Aveți Constanța pe unu, îi spune radiotelegrafistul comandantului.

— Bună seara, Constanța, sînt Ion Marin Elena, la verticala Țăndărei, cu nivel 50.

— Bună seara, vă aud clar. Treceți la 600 altitudine. Celelalte elemente mai tîrziu.

Ne apropiem de destinație. Vocea controlorului de trafic mi se pare mai puțin străină și o undă de bucurie îmi aduce o boare caldă în inimă :

— Cît ați atins în coborîre ?

— Am atins 600.

— Sînteți la 40 km de prag. Pista în serviciu unu opt, vîntul calm, temperatura plus 20 de grade, punctul de rouă douăzeci, QNH 1009 milibari.

Coboram, coboram, acum puteam distinge undeva, jos, palide lumini. În stînga, pe pămînt probabil, smoala nopții era dislocată de limbi de flăcări, așa cum vara pe miriște se aprind paiele.

În curînd îl aud pe comandantul aeronavei, Paul Sorianu, comunicînd cu solul :

— Bună seara, turnule, pista la vedere. Cabina O.K. Aprobați aterizarea.

— Bună seara, I.M.E. aprob aterizarea. Vînt calm.

Avionul se înclină înainte, în fața noastră, prin parbriz zăresc pista, mai bine zis luminile pistei. E luminată de balize pe margini ca și firul director. Pista pare o ciudată alee de plopi incandescenți. Într-un afund îndepărtat, coborîm oblic, parcă grăbiți să atingem solul. Ceva mai înainte, un bubuit puternic însoțise deschiderea trenului de aterizare. Aterizăm lin.

— „Mareșalul“ [1] la vedere ! rostește amuzat comandantul la cîteva secunde, după ce executase virajul pe finală.

— Urmați indicațiile lui, răspunde turnul, aprob întreruperea legăturii radio după oprirea motoarelor.

.

Prin parbriz, am urmărit paletele fosforescente ale dispecerului. Lăsau dîre calme prin aerul umed. Luminile aeroportului, parcă picurînd odată cu ploaia care contenea, mi s-au părut tonice, ca și pămîntul pe care îl simțeam sub roțile colosului de metal, dominat, stăpînit de creierul și nervii echipajului. Am ieșit din cabină și am privit siluetele pasagerilor. Bărbați și femei, blonzi cei mai

[1] Mareșalul = dispecerul de sol, cel ce dirijează avionul prin semnale la poziția de aterizare. În limba engleză — Marshal.

mulți, veniți dintr-o țară nordică, căutînd soarele torid al mării. Își desprindeau centurile cu zgomot metalic, se ridicau adunîndu-și din plasă haine ori genți, ca să urmeze, în șir indian, drumul spre coborîre. Glasuri guturale, sunete nazale, într-un adaus de ciudată voioșie temperamental sudică — probabil contagioasă. Se adunau grupuri, grupuri, acești oaspeți de la nord care, înainte de a se urca în autobuz, într-un calm caracteristic, pășeau pe pista de beton, lucie sub lumina reflectoarelor.

Ultimul a coborît Paul Sorianu, cu zulufii blonzi ieșiți de sub chipiul de pilot, în bluză albă, zvelt. La scara avionului o fată înaltă îl întîmpină surîzînd.

Te-ai îngrijit de bagajele noastre și i-ai spus cu voce caldă și priviri învăluitoare lui Sorin :

— Să ții minte, să nu uiți niciodată, că primul tău zbor a fost cu „Elena". Pînă te vei însura să ții minte.

Sorin a rîs. N-a rostit un cuvînt, dar chipul lui era numai emoție mută. Privea în jur. Preocupat fiind de acest scurt zbor, tu ai vegheat — sînt convins — ca Sorin să nu încerce teama. În zilele următoare, mi-am dat seama că Sorin nu realizase dificultatea primului său zbor, o bucurie pură stăpînindu-l tot timpul. Am regretat că n-am putut veni cu voi, atunci, spre miezul nopții, la restaurantul hotelului din pădurea tînără de salcîmi. Era destul de tîrziu și Sorin trebuia să se culce. A doua zi, știu că ai plecat, mereu neobosit, cu alt echipaj, într-un zbor lung.

Am coborît din holul spațios de la etajul unu, cu fotolii largi, comode. La recepție, piloți și stewardese. Unii veniseră din cursă, alții cercetau planul de zbor.

Ți-am spus mai tîrziu că venisem aici să stau cu voi, să privesc cum arătați după multe ore de zbor, să vă cunosc gîndurile, viața, preocupările, visele. Nu puteam să uit, n-am uitat nici acum, vorbele acelei extraordinar de frumoase făpturi, soția unuia dintre voi, care, într-o înserare lungă de vară, m-a întrebat cu vocea ei moale de femeie ce s-ar fi dorit îndelung alintată :

— Ai privit vreodată în ochi un aviator cînd se întoarce din cursă ?

— Nu, îi răspunsesem jenat, ca și cînd mi-aș fi descoperit o lacună fundamentală.

Acea femeie extraordinar de frumoasă, stînd rezemată, cu brațele încrucișate pe genunchi, cu părul revărsat pe umeri, continua să mă cerceteze, nedezlipindu-și ochii tulburători de pe chipul meu. Parcă voia să-mi spună :

— Atunci nu știi nimic.

Mă lăsam sfredelit, înregistram întrebarea ei foarte directă și esențială, în vreme ce priveam fascinat linia gîtului, prelungită în alte linii moi, curbe, foarte lungi.

Acest aviator, scund de statură mai degrabă decît înalt, corpolent, cu un zîmbet inițial luminos, Radu Cocoran, bărbatul făpturii nemaipomenit de frumoase și de triste, m-a prezentat unora dintre voi, a spus cîteva cuvinte pe care nu le mai reținn, oricum amabile, poate puțin alambicate, cu o ușoară poză pe care am constatat-o și mai tîrziu, pînă ce privirile lui s-au adumbrit, evitîndu-mă stînjenit. Am început să vorbesc eu, mai întîi despre mine, apoi despre intenția mea de a scrie o carte despre piloții de linie, adică despre ei, despre lumea lor, dinafară și dinăuntru. Unii și-au manifestat deschis bucuria :

— Despre noi nu s-a prea scris, ori ceea ce s-a scris e puțin și nu ne reprezintă.

— Tocmai, zic eu, am să încerc, deși nu e ușor...

După ce le-am mărturisit hotărîrea și dificultatea pe care mi-o asumam dorind să scriu despre o lume puțin cunoscută, despre o lume fascinantă, văzută cumva printr-un perete de sticlă care, puțin curbat, putea să deformeze imaginea, nu știu ce am mai spus. Am tresărit întîlnind statura lui Sîrbu, ușor aplecată înainte, cu fruntea mai mult în podeaua nu prea lustruită. Nu-i vedeam chipul, nu știam ce gîndește, cum primește confesia mea. Puteam să-mi închipui orice, dar asta nu mă scotea din impas, deoarece voiam să le dobîndesc încrederea de la început, să mă apropii de ei. În afară de tine, dragul meu Pascal, sînt primii aviatori pe care îi cunosc. Vreau chiar să mă împrietenesc cu unii dintre acești oameni deosebiți, acești oameni care sînt asemenea nouă tuturor, dar

care simt, au ceva în plus, însușiri psihosomatice pe care noi, ceilalți, de la sol, nu le avem. Împărtășesc părerea celor care cred în frumusețea și înțelepciunea vorbelor rostite tot de unul dintre voi, un mare pilot, care a dispărut fără urmă, plecat într-o misiune, deasupra Mediteranei, în timpul celui de-al doilea război mondial. „Ca să-i cunoști pe oameni, trebuie să-i iubești", și eu vreau să vă cunosc, oameni ai pămîntului, dar și ai cerului, mai mult ai cerului ca să puteți fi ai pămîntului. Am continuat să ascult, reușisem să deblochez inerții datorate oboselii, poate îndoielilor, fără a înceta să-l privesc pe Sîrbu și să mă întreb ce gîndește. Asta nu pentru faptul că era secretarul organizației voastre de bază, fii convins, dragul meu Pascal, ci pentru că simțeam că este singurul dintre voi care nu participă la discuția noastră. Puteam să-l pierd, și a pierde un prim om, la cea dintîi întîlnire cu voi, nu-mi era de bun augur. Chiar dacă o privești ca o ambiție, deși nu e numai ambiție, așa hotărîsem în sinea mea, înainte de a veni la Otopeni.

Radu Cocoran continuă să fie un amfitrion desăvîrșit. Are darul de a incita la discuții. În stînga mea, Nelu Zamfir, mecanic de bord, cu vorba cumpătată, fără putință de replică. Cuvintele lui au nuanțe aforistice :

— O fecioară, dacă greșește, deh, nu zic că n-ar da naștere la complicații, dar dacă un aviator greșește, acolo sus...

— Noi nu putem greși decît o singură dată, zise un comandant de echipaj, a doua oară nu mai avem cînd.

Sesizam ce se spunea. Mai tîrziu aveam să înțeleg.

— Vezi, interveni din nou Nelu Zamfir, cînd un muncitor își depășește norma lucrînd la strung (și, crede-mă, nu minimalizez munca omului), sau producția de ouă, ori de lapte crește, ziarele noastre nu prididesc să-i popularizeze. Și bine fac. Dar despre noi, despre aviatori, despre munca și realizările noastre, despre ceea ce ne doare, spune-mi, de cîte ori în, să zicem, nu mai mult, doi-trei ani, ai citit vreun rînd în gazete ?

— Dar despre oamenii aceia anonimi care pregătesc zborul, ai citit ceva ? mă întrebă Aurel Cumpănă, radiotelegrafist.

— ? !

— Dacă nu funcţionează fiecare rotiţă a avionului, dacă ficcare angrenaj nu e pus la punct ca un ceasornic, de acei oameni anonimi de la sol, ştii că avionul, acolo sus, e în pericol şi că e în pericol astfel şi viaţa noastră, şi a pasagerilor ?

— Nu, mărturisesc cuprins de jenă.

— Vezi, ai citit undeva despre ei ?

— Nu, zic cu sfială, abia murmurînd.

— Eu ţi-aş sugera să începi cartea cu o confesie, spuse Radu Cocoran, o confesie, accentuă, poate pentru că îl priveam puţin neliniştit, puţin condescendent. Cum te-ai hotărît să scrii o carte despre noi. Da, mai spuse, ca sub impulsul unei clipe de inspiraţie, în definitiv, ce te-a determinat să scrii o carte despre aviatori ?

I-am privit în lumina aceea de început de toamnă, filtrată prin ferestrele înalte de la Otopeni, o lumină blîndă, aproape materializată. Viaţa aeroportului răzbătea ca un zumzet înfundat. Ştiam că autobuzele TAROM aduc zeci, sute de pasageri, zi şi noapte, care urmau să se îmbarce pentru destinaţii adesea rămase mie necunoscute. Că oameni, zeci şi sute, de diferite vîrste şi ocupaţii, români şi străini, mulţi dintre ei călătorind cu scopuri importante, aveau să-şi încredinţeze, pentru cîteva ore, viaţa piloţilor din cabina echipajului, oameni rămaşi necunoscuţi pentru ei, oameni la care puţini se gîndeau.

Iar aici, în faţa mea, între o şedinţă de partid şi zboruri peste ţări şi mări, şedeau aceşti aviatori, cu gînduri şi sentimente, cu bucurii şi dureri, cu neveste şi copii, cu un întreg complex de date psihice, o lume aparte, în interiorul căreia aveam să pătrund. Ce ştiam despre ei, ce ştiu despre voi, dragul meu Pascal, acei pasageri grăbiţi, iritaţi, preocupaţi, nervoşi, bolnavi ori temători, care, de cele mai multe ori, vă ignoră ? Ce ştiu cu adevărat despre voi, chiar aceia, puţini, pentru care sînteţi un miraj, o existenţă extratelurică, înzestraţi cu puteri de zei ? Ce ştiu despre voi, despre zborurile lungi de noapte, extenuante, despre furtunile pe care le înfruntaţi, despre riscurile pe care vi le asumaţi atît de firesc, despre popasul de o oră sau două după o cursă îndelungată, cînd trebuie să vă întoarceţi, aducînd alţi zeci de pasageri, unii volu-

bili, alţii gravi, nervoşi, iritaţi, grăbiţi, purtînd cu voi alte destine ? Despre privaţiunile voastre, despre nevestele pe care le lăsaţi dormind în aşternut, despre copiii care nu vă văd zile de-a rîndul, despre părinţii voştri ?

— Nevastă-mea, spuse cineva, m-a întrebat odată cîte zile şi cîte nopţi am stat cu ea în douăzeci de ani ?

Altcineva :

— Eram invitaţi la o nuntă. Aveam ziua mea „liberă", dar mi s-a telefonat de la aeroport că trebuie să plec imediat în cursă. Nevastă-mea, îmbrăcîndu-se, m-a întrebat mirată dacă mergem la nuntă cu maşina noastră. În acest caz n-aş fi putut bea nimic. I-am răspuns : „Merg cu maşina, pentru că la aeroport nu pot să ajung pe jos..."

Ştiu că voi, zburătorii români, sînteţi cotaţi printre cei mai buni piloţi din lume.

Cîţi ştiu că, înaintea tuturor, chiar şi înaintea aviatorilor ţării de origine, avionul IL—18 pilotat de voi a trecut cel dintîi Atlanticul ?

Vă privesc şi caut răspuns la aceste întrebări şi la altele care îmi pulsează aprins între tîmple.

Am fost surprins, mult mai tîrziu, după ce am pătruns în lumea voastră (o, cîte decepţii mă aşteptau, dar şi cîte ore întregi de entuziasm, de admiraţie), întîlnind la plecarea în cursă, ori la întoarcere, piloţi pe care reuşisem să mi-i fac prieteni — erau de nerecunoscut. Parcă erau înainte de a păşi pe o altă planetă, cu alte legi de gravitaţie, cu alte coordonate, ori că vin de pe o astfel de planetă.

Aviatorul, o fiinţă, totuşi, necunoscută ? De necunoscut ?

— Înainte de a-ţi mărturisi gîndul meu, se auzi vocea destul de limpede, puţin strunită, a lui Sîrbu, aş vrea să-ţi sugerez cîteva probabile direcţii, ca să zic aşa. Dacă vrei să ţii seama de ele, te priveşte.

— Ascult, am răspuns eu, văzînd că tace.

— Da... În sfîrşit, iată-le : aviaţia se poate duce mai bine şi mai departe. Există o problemă esenţială pentru noi : organizarea aviaţiei civile. Sînt şi oameni nepregătiţi, funcţionează, uneori, „pilele", nepotismul. Ce consecinţe pot avea toate acestea ? Caută de află ! Să reţii că

aviatorii sînt oameni care lucrează la o mare tensiune. Altă problemă : autonomia detaşamentului. O alta : rentabilitatea la nivelul economiei naţionale, repet, naţionale, nu la nivelul companiei TAROM ori LAR. De ce să vii din cursă cu avionul gol ?

— Nu înţeleg, am obiectat eu, nu înţeleg tot ce spui.

— Vezi, făcu el cu un zîmbet ironic, de aceea, în final, îţi voi mărturisi un gînd al meu. Oricum, ascultă-mă. Încearcă să-ţi explici de ce anumite lucruri se întîmplă altfel la anumite nivele : cum sînt văzuţi aviatorii de şefi.

Apoi, după o pauză :

— Cu un aviator, cu pregătirea unui avion, se cheltuiesc sume fabuloase. De ce, atunci, sînt cazuri cînd aviatorii sînt opriţi de la zbor ? Asta, în fond, e o pierdere. Oare, în anumite situaţii, strungarului îi iei strungul ?

— De ce, interveni altcineva, comandantul companiei nu îşi are biroul aici, lîngă noi, la aeroport ?

O clipă nimeni nu a mai vorbit. Nu era apăsătoare această tăcere. Aveam senzaţia că asist la izbucnirea unor gînduri, ori la formularea unor întrebări obsedante, a unor constatări şi încercări de remediere, repetate, care aparţin nu numai aviatorilor cu care mă întîlnisem prima dată.

Unul dintre ei, care tăcuse tot timpul, un tip masiv, înalt, brunet, un urs, cu părul tuns scurt, des, negru, se întoarse spre mine, îmi oferi un Kent şi zise :

— Mai e ceva demn de urmărit : spiritul nostru de echipă. Nu aici, la sol, ci acolo, sus, în timpul zborului. N-ar fi rău să vii cu noi într-o cursă lungă, chiar foarte lungă. În confruntarea directă cu riscurile şi implicaţiile limită se pot cunoaşte caractere. Numai acolo sus. Aici, sîntem oameni cu interese deosebite, chiar conflictuale, avem preferinţe şi preocupări deosebite, griji şi gînduri deosebite.

— Şedinţe, avem şedinţe, nu uita, interveni un aviator tînăr. Şi unele sînt cam lungi.

— Socot că e destul pentru azi, se auzi glasul distinct al lui Radu Cocoran, iar zîmbetul său fin, delicat, îi luminä ochii şi pomeţii obrajilor. Haideţi la o cafea, sus la restaurant. Am să-ţi povestesc acolo cum am cunoscut-o

pe Shirley Temple. Eu am dus-o cu avionul de la Otopeni în nordul Bucovinei, la mănăstiri. A fost o companie foarte agreabilă.

— Doar o clipă, dă-mi voie să te întrerup, şi apoi de acord cu cafeaua. Era tot Sîrbu. Nu m-aş simţi împăcat cu mine însumi, mi se adresă, dacă nu ţi-aş spune pînă la capăt ceea ce gîndesc despre intenţia dumitale de a scrie o carte despre noi. Tăcu o clipă. Reluă direct, oarecum ostentativ : Ai citit „Aeroportul“ ?

— Cartea lui Hailey ? Da. O cunosc. Ce vrei să spui cu asta ?

— Ei bine, cred că nu vei izbuti să scrii o carte despre noi.

Din holul hotelului de la „Kogălniceanu“ am ieşit afară. Am căutat o alee pe care, netulburat, să-mi lămuresc impresiile adunate, să încerc să fixez tipuri şi caractere. N-am găsit o astfel de alee, deşi în pădurica de salcîmi tineri, s-ar fi putut amenaja. Am căutat o bancă, dar nu era. Am început să mă întreb ce fac aici, între două curse, aviatorii, ce face aici, după terminarea orelor de serviciu, personalul tehnic de la sol, care lucra la aeroport. Am revenit în holul hotelului, la recepţie, şi am întrebat unde este terenul de tenis. Nu era. Unde e terenul de volei ? Nu este. Unde e bazinul de înot ? Pînă la mare, la Mamaia, sînt 22 kilometri, şi aici, în stepa dobrogeană, soarele este torid. Nu există bazin de înot. Cîţiva, personal navigant şi stewardese, aflaţi în hol şi studiind planul de zbor, m-au privit de parcă sosisem din lună. Alţii au început să chicotească.

— Dumneata pe ce lume trăieşti ? m-a întrebat un bărbat înalt, între două vîrste, cu un surîs plăcut. Se vede treaba că n-ai mai fost pe la „Kogălniceanu“ şi că nu eşti din lumea noastră.

— Bine, am zis, aşa e. E prima oară cînd mă aflu aici şi nici aviator nu sînt. De ce mă priviţi cu mirare ? Nu e firesc să existe un bazin de înot, un teren de sport ?

— Da, există un astfel de teren, zise un pilot tînăr. Cel de popice. Vino să-l vezi, e numai băltoace după ploaia de astă-noapte.

Am tăcut. Cei din jurul meu continuau să se amuze comentînd.

— Spune-mi, te rog, m-am adresat primului meu interlocutor, nu aveţi nevoie de o destindere după orele de zbor ? Îmi închipuiam că aviatorii sînt printre cei dintîi care au nevoie de o condiţie fizică excelentă. Ce se întîmplă ?

— Nimic, îmi răspunse, de data asta cu seriozitate. Bineînţeles că sînt necesare, dar compania TAROM a găsit de cuviinţă că pretenţiile astea, ale noastre, nu sînt justificate.

— Dar o discotecă există aici ?

— Ştii că ai haz ? interveni tînărul pilot ironic. Ce ne trebuie nouă discotecă ? N-avem televizor ?

— Nu, nu există nici discotecă, îmi răspunse primul pilot.

— Dar ce faceţi între două zboruri ? Doar nu dormiţi tot timpul, oricît de obosiţi aţi fi şi oricît de scurt ar fi intervalul dintre curse.

— Nu, nu dormim, evident. Ce facem ? Într-o zi, două, dacă mai stai cu noi, vei vedea.

Caut un ungher unde să mă retrag, am nevoie să fiu singur. Mă întreb dacă aviatorii, măcar unii dintre ei, nu simt cu acuitate, uneori, nevoia de singurătate. Desigur, îmi spun, dar unde se poate găsi aici, la hotelul de la „Kogălniceanu", oaza asta firească ? Vreau să fac cîţiva paşi, n-am unde. Mă afund în păduricea de salcîmi. E mică, rară, copacii îşi desfăşoară umbrele verzi, cu frunza subţire, susurînd. Plec. Ocolesc clădirea modernă a hotelului, dau într-o pajişte cu stupi de albine.

Gîndul migrează spre seara aceea, dragul meu Pascal, la seara aceea prelungită pînă la miezul nopţii, cu vinul untdelemnos, adus de undeva de la sud, de culoarea chihlimbarului, la femeia aceea extraordinar de frumoasă şi tristă, la celălalt oaspete al tău, de care îmi amintesc acum, abia trecut de cincizeci şi doi de ani, pilot pensio-

nar. Statură înaltă, ochi verzi, trăsături ferme, păr cărunt, des. Văd ochii lui de un verde adînc. Respir lîngă el cerul înălțimilor reci.

— Astronauții au trecut azi pe primul loc, ne-au depășit, spuse el fără să-și ascundă regretul. Vezi, de cînd nu mai zbor, stau să gîndesc și să visez. Mi-am făcut un obicei. Noaptea, în pat, înainte de a adormi, derulez filme, revăd tot felul de întîmplări trăite. Știi ce mi se pare ciudat ? Momentele, situațiile cele mai grele, de confruntare dramatică, nu le visez. Au rămas doar cele luminoase, plăcute.

M-am întors spre tine, Pascal, să aud ce-mi spui în șoaptă :

— E unul dintre primii noștri piloți.

— Ce-ai făcut în timpul războiului ? întrebai, calculînd repede în gînd vîrsta lui.

— Am fost pilot, am luptat. Păstrez și acum brevetul de pilot de război. În toamna lui 1944 toți am trăit un răstimp în incertitudine : vom mai avea ori nu aviație ? Și am avut. Am făcut instruire de luptă aeriană, după metodele noastre românești. Zburam cu un avion de fabricație italiană — Nardi, aerodinamic, era, pe atunci, foarte modern, avea tren escamotabil, geometria planurilor diferențială. Un avion foarte sensibil. Era ca un căluț nărăvaș, trîntea la pămînt călărețul nepriceput. Cine reușea să zboare pe acest avion, putea zbura pe orice tip.

— Nostalgice timpuri.

— Da. Le privesc însă lucid.

Tăcu, apoi continuă firul retrospectiv.

— Elevii, în pregătire, făceau aviație. Azi se fac prea multe, de parcă zborul ar fi ceva colateral. Se respecta personalitatea elevului, poate pentru că se zbura din pasiune. Azi zborul este o parte mult prea restrînsă din pregătirea unui viitor pilot.

— Ați zburat vreodată împreună ? am întrebat privindu-i pe rînd, pe fostul pilot de război, Chiru Danielescu, pe Radu Cocoran și pe Pascal.

Au rămas o clipă smulși din destăinuirea colonelului Daniclescu, apoi Radu Cocoran zise înflăcărîndu-se :

— În '74, v-aduceți aminte ? Dumneata, colonele, erai instructor de zbor, Pascal, navigator stagiar, iar eu comandant de navă pe un AN—24.

Toți trei au început, întrerupîndu-se, completîndu-se cu un fel de nerăbdare juvenilă, să aducă noi date amintirii.

Îi ascultam. Ochii mei au întîlnit ochii acelei femei frumoase și triste. Soția lui Pascal tăcea. Amîndouă tăceau. Cineva îmi spusese, tot un aviator, că ori de cite ori se întîlnesc, piloții discută tot despre aviație, chiar și în prezența femeilor lor, de care cei mai mulți se desprind, ca atrași de o magică și uimitoare chemare a zborului. Mi-am dat seama că eu însumi intrasem în acest joc. Să fi fost o stare firească, o atracție exercitată de niște legi subterane, ca o influență magnetică ce își răspîndea forța de acaparare, fără putința de a te controla ? Erau cele două femei ca o apă calmă, resemnată între albiile sale, care primea fără a voi, sau a încerca împotrivire, alte ape, ori ele însele se revărsau mai curînd, în tumultul imperios al unui fluviu ce străbătea întinderi imense și cataracte ? Ori, ca un lichid uleios, neaderent, lunecau pe lîngă viața bărbaților lor ? Încă nu mă întrebasem ce s-ar fi întîmplat dacă ar fi participat, dacă s-ar fi integrat momentului, orei, timpului, altul, în care bărbații lor trăiau. Dar era posibilă această participare, această integrare ? Fusese cîndva, și o ruptură definitivă se petrecuse ? Continuau totuși să meargă alături, să trăiască în aceeași casă, să aibă un spațiu și un timp comun. În ce măsură asta însemna durată, trăinicie ?

Aș fi vrut să le vorbesc celor două femei despre aceste gînduri. Poate acum ar fi acceptat. Simțeam că un subtil mecanism, un soi de catalizator, poate declanșat chiar de bărbați, îmi făcea clipa prielnică. Eram convins însă că momentul odată pierdut nu se va mai repeta. S-ar fi închis în ele, în cochilia existenței lor, construită spirală cu spirală în timp, construcție impusă din instinct de conservare.

Am renunțat și m-am auzit întrebîndu-l pe Chiru Danielescu :

— Dar frică, ți-a fost vreodată frică, acolo sus ?

— Chiar dacă ți-e frică, nu trebuie să spui.

— E un soi de orgoliu, nu ?

— Da, este. Dar să revin. În fracțiunea aceea de secundă cînd, sus fiind, trebuie să alegi. dintr-o sumedenie de soluții, una și numai pe aceea salvatoare, nu trebuie să-ți fie teamă. Dealtfel, nici nu-ți este, atunci. Teama o trăiești după ce ai depășit momentul limită. Numai după aceea înțelegi prin ce-ai trecut și ce putea să ți se întimple.

Sorbi din paharul înalt cîteva picături de vin.

— N-aș putea răspunde. Nu, acum n-aș putea. Trebuie să mă gîndesc. Mă întreb însă dacă e o reacție firească, psihologică, de natură structurală.

— Ce vrei să spui ? interveni Pascal.

Și atunci, Radu Cocoran a pus stăpînire pe noi. asemeni unui torent de munte. Ca un magician, foarte subtil uneori, ne dezvălui momente din viața sa de zburător. Cuvintele sale lăsau o undă de vrajă, incitantă pentru mintea mea avidă să soarbă ca un burete orice element care mi-ar fi deschis o fereastră spre tărîmul pentru care eram acolo.

— Ți-aduci aminte cursa de Islanda..., dar cea de Milano, cînd... dar de Lyon, Marsilia, cînd nu se vedea pista...

Zadarnic căutam să canalizez avalanșa retrospectivă. Radu parcă nici nu mă auzea, deși mă privea tot timpul. Se grizase puțin și, lepădîndu-și parcă ultima mască, se dezvăluia. Era un tip de meridional, foarte volubil, cu un debit verbal uluitor, se încălzea, gesticula. Îl ascultam și îi admiram dinții puternici, torsul de luptător, ochii de măslină coaptă, gata să lăcrimeze. Fraza lungă, limpede, era punctată cu expresii franțuzești sau latine. Sfîrșea cîte un lung episod cu o propoziție (mă întrebam dacă o rostea spontan sau era o reluare) cu efect concluziv, ca de pildă :

— Aviatorul este ca albatrosul lui Baudelaire.

Sau :

— Las un gram de uraniu în acest detașament, va rodi după ce voi dispărea.

Spre miezul nopții, soția lui Radu, acea femeie extraordinar de frumoasă și de tristă, ca și soția ta, dragul meu Pascal (ce puritate răspîndea ovalul feței sale re-

nascentiste), erau marcate de oboseală. Colonelul Danielescu plecase. Noi doi continuam să-l ascultăm pe Radu Cocoran. Tu oficiai ca un amfitrion desăvîrşit prin mulţimea de sticle, de diferite forme şi conţinuturi. Din cînd în cînd Radu îşi aducea aminte de prezenţa soţiei şi îi mărturisea iubirea lui constantă, nealterată de-a lungul atîtor ani. Frumoasa făptură încerca să-i tempereze efuziunile. Uşa era deschisă larg spre balconul care domina, de la înălţimea etajului şapte, cartierul cufundat în întuneric, verdeaţă şi somn.

Stăteam pe ochiul de iarbă înconjurat de salcîmi tineri, din spatele hotelului aviatorilor de la aeroportul internaţional „Kogălniceanu". Deasupra capului meu cerul de stepă dobrogeană se colora de lumina soarelui în coborîre foarte lină spre asfinţit. O pace dulce stăpînea aici. Alunecarea de nuanţe mă învăluia calm. Eram încă nedesprins de seara pe care mi-o reamintisem. De acei aviatori pe care îi cunoscusem printre cei dintîi. Chipul lui Radu Cocoran nu trecuse în ceaţă. Continuam să privesc adîncurile ochilor blînzi, în care văzusem straturi amare. Alerga spre cuvinte ca înspre o salvare. Tîrziu, înainte de a ne despărţi, îmi mărturisise că era cardiac. Aud şi acum ultimele vorbe rostite de femeia aceea extraordinar de frumoasă şi de tristă :

— Cînd a revenit de la medic (încă nu ştiam ce s-a întîmplat), îmbătrînise cu zece ani.

— M-am tratat şi am continuat să zbor, adăugase Radu Cocoran.

Apoi a accentuat :

— Aviatorul evită viaţa banală, comodă. Ce ştiţi, voi ? a zis, privindu-le pe cele două femei. Lăsaţi-ne să zburăm ! a exclamat el, cu o deznădejde care se adresa tuturor opreliştilor.

M-am ridicat din iarbă. Calota cerului se colorase mai intens. Soarele nu se grăbea să coboare. Mai stăruia zăpuşeala de peste zi. Am pornit spre aleea din faţa hotelului. Aici era umbră şi o boare răcoroasă. Probabil îmi purtam pasul mecanic, pentru că am tresărit cînd m-am izbit aproape de silueta maiorului Tănăsescu. Era însoţit

de un bărbat foarte tînăr, parcă abia ieșit din adolescență, a cărui statură și înfățișare m-au impresionat.

— Locotenent-major Tudor Vrancea, s-a prezentat el. Era îmbrăcat civil, într-un pantalon de culoare închisă și o bluză pastelată discret, cu mîneci scurte.

I-am strîns mîna cu spontaneitate, neascunzîndu-mi bucuria pe care încercam să mi-o explic eu însumi. Ne-am privit ca după o despărțire îndelungată. Cred că avea ochii verzi, ori căprui foarte deschis, care împrumutau (ori transmiteau) reflexele bluzei. Nu era înalt, dar distribuirea armonioasă a musculaturii se ghicea lesne sub țesătura îmbrăcămintii. Aveam senzația că mă găsesc în fața unui model al bătrînilor sculptori elini.

— E pilot pe MIG—21, spuse maiorul Tănăsescu.

Știind fascinația, care devenise o componentă a trăirilor lui Sorin, declanșată de lumea preocupărilor în care plutea de cînd își adunase și construise vreo paisprezece machete de diferite tipuri de avioane, îndeosebi de vînătoare, l-am căutat din priviri. Era în apropiere. L-am strigat și i l-am prezentat lui Tudor Vrancea. Auzind că pilotează un MIG—21, ochii lui Sorin s-au dilatat sub năvala unei lumini lăuntrice. N-a rostit un cuvînt. Îl privea pe aviator ca pe un om desprins din cine știe ce lumi și încarnat sub ochii lui.

Seara ne-am întîlnit în restaurant. Tudor Vrancea era cu un grup de bărbați foarte tineri. Ne-a chemat la masă, devenită neîncăpătoare, pe mine și pe Sorin.

— Toți sînt colegii mei, piloți pe MIG—21. Tudor l-a luat pe Sorin alături și au început să dezbată date tehnice despre acest tip de avion. Tudor anihilase anii dintre ei fără efort. Vorbeam și îi priveam pe aviatori. Erau tineri, ce tineri, gîndeam. Înalți, chiar foarte înalți, cu siluete și alcătuire de marmură elină. Aveam senzația ciudată a regresiunii în timp, o regresiune reconfortantă sub un cer albastru de peruzea, cu o lumină materializată în văluri subțiri, într-un cer al lui Phidias și Praxiteles. Erau frumoși fără să știe, cu transparențe și tușe luminoase. Înălțimile la care zboară le-au imprimat în toată făptura, de bună seamă, asta trebuie să fie, limpezime, un firesc al mișcărilor, o cumpătare gravă, neostentativă, în vorbă și gîndire. Nu mi-am ascuns entuziasmul,

au zîmbit firesc, nu se considerau oameni extraordinari.

Unul dintre ei, locotenent-major (dealtfel toți aveau același grad), Marin Staicu, îmi spuse privindu-l pe Sorin, care purta, se pare, o discuție în contradictoriu cu Tudor Vrancea :

— Copilăria trebuie trăită la intensitatea ei, oarecum inconștientă. Cred că părinții nu trebuie să grăbească maturizarea copiilor.

Și pentru că a tăcut, am zis :

— E un tărîm pe care abundă necunoscutele. Într-un anumit sens, ai dreptate. Dar părinții au totuși un cuvînt esențial de spus.

— Gîndesc, continuă apoi Marin, că nu trebuie desprins copilul din vîrsta lui. E o făptură asemenea crenguței care trăiește pe tulpină, iar cînd îi vine vremea se desprinde, găsește pămîntul, își dezvoltă propria rădăcină.

— E frumos ce spui și, pe undeva, ai dreptate. Natura are grijă, prin legile ei misterioase, de creanga ta. Dacă înțelegi să substitui părinții acestor minunate și teribile legi și forțe ale naturii, sînt gata să te accept.

Am văzut că aviatorii mă priveau cu curiozitate : nu păreau stînjeniți de prezența mea. Le-am vorbit apoi despre poezie. Ascultau, sorbind din cînd în cînd din paharul cu bere proaspătă.

— Știi că există o poezie a zborului ? N-o cunoști, sînt sigur, rosti Tudor Vrancea, întorcîndu-se spre mine, nedesprinzîndu-și însă brațul de pe umerii lui Sorin.

— E firesc să existe, i-am răspuns. Acolo sus, foarte sus, unde zburați voi, trebuie să fie fantastic. Recunosc, n-am trăit-o sau am trăit-o la alt mod. Spune-mi, cum e cerul la 18 000, la 20 000 de metri înălțime ?

— E o tăcere desăvîrșită. O liniște cosmică. Din cînd în cînd se aud sunete ca de orgă. Dealtfel, cînd ascult orga la un concert, mă transpun în timpul și spațiul de zbor. Acolo sus, zgomotul motorului nu mai e zgomot. Se metamorfozează, are sunete de orgă.

Tudor Vrancea vorbea simplu. I-am surprins un fior. Tăceam. Nu voiam să-l întrerup, chiar dacă gîndirea lui era sinuoasă uneori.

Continuă :

— Din cauza costumului nu-ți poți permite multe mișcări. Ești preocupat de ceea ce trebuie să faci. Ai o misiune de îndeplinit. Tinzi spre performanțele care se ating la această oră. Mîine vor fi altele. Eu, unul, mă voi strădui continuu. Dar vrei să știi cum e cerul la foarte mare înălțime. Îți mărturisesc că o invidiez pe soția mea care are un simț al culorilor, o deosebită capacitate de distincție a nuanțelor. Culorile, nuanțele se metamorfozează în funcție de realitatea exterioară și de momentul psihic al pilotului.

Tăcu, apoi reluă :

— Din momentul decolării, în timpul zborului și pînă la aterizare s-ar putea scrie o simfonie fantastică. Sînt clipe de agitație, de calm, de plăcere, cînd te simți împăcat cu pămîntul și cerul, cînd devii asemenea lor. Receptivitatea, desigur, diferă Dar auzi agitația alămurilor, viorile, suflătorii.

Reculegîndu-se :

— Zborul instrumental în nori e foarte greu. La aterizare vin cu o viteză de 320 de kilometri pe oră. O peliculă de apă se așterne pe parbriz.

— Nu aveți ștergătoare ? întreb.

— Nu, nu sînt ștergătoare...

— De cînd ești pilot pe MIG—21 ?

— Zbor pe supersonice de la douăzeci și unu de ani.

S-a făcut tîrziu. Mă despart de ei și stabilesc cu Tudor să ne revedem a doua zi. Sînt curios cum arată cerul la 20 000 de metri înălțime.

L-am întîlnit. Am străbătut o poiană, cea cu stupii de albine. Mergeam printre salcîmii tineri, un pîlc de salcîmi cu frunza subțire, fremătătoare.

— Ce i-ai povestit lui Sorin aseară, l-am întrebat, de a rîs atît de copios ?

— Nu ți-a spus ? și Tudor a zîmbit adolescentin.

— Nu, iar eu, deși intenționam, din cauza treburilor de peste zi, am uitat să-l întreb.

— Știi, m-am născut într-un sat dobrogean, unde am multe rude. Au mai rămas în sat unii dintre foștii mei

colegi, băieți, fete. Cînd am devenit pilot pe MIG—21, firește, atît eu cît și ai mei, am trăit o mare bucurie. Se întîmplă ca în misiunile mele să-mi survolez satul de baștină. Uneori, poate ți se pare caraghios, se trezește copilul din mine, de obicei cînd vin la aterizare, și atunci vreau să le arăt celor din sat cît de grozav sînt. Cobor cu avionul la mică înălțime. Într-o viteză uluitoare și cu un zgomot infernal, trec deasupra turlei bisericii, fac niște „chestii" în aer și plec. Asta s-a întîmplat de cîteva ori, pînă cînd mi-am petrecut o permisie sau un concediu, nu mai reții, la părinți. După-amiază am plecat în vizită la cunoscuți. Pe drum l-am întîlnit pe dascălul meu de română. M-a îmbrățișat — am fost un elev bun — apoi mi-a spus, printre altele, că zborurile mele deasupra școlii din sat îl fac să nu-și poată ține ora de curs. Toți elevii se ridică din bănci, mă urmăresc pe ferestre și comentează „figurile" zborului meu. Ne-am amuzat amîndoi. La despărțire, i-am promis să... evit școala într-o viitoare vizită aeriană. Am trecut apoi pe la mai mulți consăteni. Am observat, cu mirare la început, după aceea cu stupoare, cum, la ivirea mea, copiii mici fug, dispar, se ascund și strigă speriați :

— Vine Tudorică ! Vine Tudoricăăă ! ! !

Ce explicație crezi că mi-au dat părinții ? De-asta a rîs Sorin aseară. Țîncii sînt îngroziți de zgomotele detunătoare ale avionului cînd trec peste sat și fug, se ascund pe sub paturi, pe sub mese, pe sub scaune, închid ușile, aleargă în poala mamei. Dar, spuse puțin glumind, puțin cu gravitate, părinții sînt vinovați. Cînd copiii sînt neascultători, ca să-i domolească, nu-i mai sperie cu „Vine Bau-Bau", ci cu... știi ce ? „Vine Tudorică ! Vine Tudorică !" Ei, ce zici de asta ? „Vine Tudorică !" Am ajuns spaima copiilor...

Ne plimbăm încă, apoi ne așezăm pe iarbă. Adie o boare plăcută. Cerul e înalt, albastru șters. Se aud, cînd și cînd, turboreactoarele. Siluetele avioanelor care vin la aterizare se conturează tot mai clar, pînă la distincție. Sînt BAC-uri, TU—154. Vin și BOEING-uri străine, cu turiști pentru litoral, așa cum îi aduc și avioanele noastre.

Am început să știu ce echipaje pilotează, după orele și tipul de avioane. Pe unii îi aștept cu nerăbdare să vină din cursă. Tudor e o prezență tonică. Are o minte ageră, ideile se asociază fără efort, declanșate de o remarcă, un cuvînt. Eu ard de nerăbdare să știu cum arată cerul la 20 000 de metri altitudine. Dar acum discutăm despre artă.

— Arta mă delectează, spune el, dar nu este o preocupare centrală pentru mine.

— Nu știu cum să înțeleg acest verb — „a delecta" — răspund. Cred că arta nu poate fi o preocupare centrală pentru tine. Ai altceva de făcut, adaug.

Apoi :

— Citești literatura noastră contemporană ? Proză ? Poezie ?

— Citesc mai mult literatură clasică, română și străină.

— De ce ?

— Nu înțeleg uneori poezia modernă.

— Mă așteptam la acest răspuns, deși, îți spun sincer, aș fi vrut să nu-l aud tocmai de la un om ca tine. Ești prin excelență un tip contemporan, prin tot ceea ce faci. Un tip foarte la zi, ca să mă exprim mai exact ! Aseară îmi vorbeai altfel.

— Trebuie să fiu la zi în profesia mea. Tehnica în aviație evoluează uluitor. Ai citit desigur „Șocul viitorului".

— Da, l-am citit. Dar nu ești de acord că și arta trebuie să evolueze ? Îți spun un truism cînd afirm că arta e participare. Ești de acord că nu poate stagna, ori, cu atît mai mult, involua ?

— Nu sînt de acord cu evoluția artei la modul „șocului". Deși Picasso a fost înțeles încă în timpul vieții.

— Vezi ? Dar Van Gogh ?

Tace.

— Arta poate că nu trebuie atît înțeleasă, cît simțită. Ea operează în planul emoțiilor.

— Îmi dau seama că arta e sugestie.

O clipă iar trece.

— Poate trăim prea izolați aici.

Apoi, într-un fel de salt de gîndire, pe care am început să-l anticipez, Tudor spune :

— Un aviator, după mine, e un om foarte sensibil. Un aviator care nu știe să meargă pe bicicletă (să-și mențină echilibrul, îmi explică el sesizîndu-mi nedumerirea), căruia nu-i plac florile (a iubi florile înseamnă a avea înclinație spre frumos, spre meditație) și nu iubește femeia nu e aviator. Toate la un loc dau dovada, în fond, că ești capabil să fii sensibil la ceva : o ființă, un lucru, un fenomen, o stare. Numai așa poți iubi avionul.

— Bine, dar cum arată cerul la 20 000 de metri înălțime ?

Tudor rîde. Smuls din reverie, tresare, mă privește și privirea lui îmi spune că a înțeles că sînt împins ca de un demon de dorința de a ști cît mai multe despre el.

— De astă-noapte de cînd ne-am despărțit, mă tot gîndesc cum arată cerul la acest nivel. Credeam că știu, dar, cînd am vrut să-ți explic, mi-am dat seama că nu sînt în stare.

Apoi, după o pauză :

— E, totuși, un soi de dramă, e durerea faptului de a nu trăi cromatic, dacă pot să mă exprim astfel. În zborurile noastre ești lipsit de putința de a admira. Trebuie să fii atent să nu se întîmple ceva. Trăiești într-o concentrare maximă și totul converge spre îndeplinirea misiunii. Ești capabil să trăiești o emoție estetică, ai facultatea de a admira. Chiar dacă jos îți impui să vezi cum arată cerul, sus trebuie să faci altceva. Sub gheșea * te năpădește transpirația și îți aburește vizorul. Degeaba vrei să-l ștergi că nu ai cum. Nu poți să-ți scoți gheșeaua, ai muri pe loc. Și atunci — îmi dau seama, e pur și simplu incredibil — limba ți se lungește nefiresc, îți ștergi sudoarea care ți se scurge, sărată, în ochi. Da, acolo sus trebuie să faci altceva. Totuși îți promit că, la primul zbor, voi căuta să-mi fixez în memorie culoarea cerului la acea înălțime, zise zîmbind, dar ochii lui păstrau o umbră din încordarea evocată.

După aceea mi-a povestit despre o carte de un autor englez sau american, a trecut la „Moromeții", făcînd considerații cu privire la înclinația țăranului spre meditație.

* G.S. — casca folosită de piloți în zborurile la foarte mare înălțime, asemănătoare cu aceea a cosmonauților.

— Orășanul meditează cu un scop precis, țăranul, nu!

Mi-a vorbit despre rolul școlii în formarea gustului estetic al elevilor, a revenit iar la cartea acelui autor englez ori american, remarcînd că marii politicieni nu acceptau ca un om simplu să facă politică și că doar apariția partidelor socialiste, muncitorești, a facilitat pătrunderea în viața politică a omului simplu.

După un timp, ca pentru sine :

— Anul acesta am pus cîteva coroane pe morminte tinere. Încep să ne încolțească întrebările esențiale. Aviația e o meserie unde nu poți trișa.

S-a înserat și nu ne-am dat seama. Printre siluetele rămuroase ale salcîmilor se ghiceau luminile de la hotel. Ne-am ridicat și am pornit tăcuți. Modelul sculptorului elin pășea lîngă mine îngîndurat.

— Am avut colegi, excelenți matematicieni, cu o forță mare de concentrare. În cabina avionului nu se puteau concentra însă asupra aparatelor. De pildă, în momentul decolării, efortul este maxim. Și după aceea, avionul trebuie adus jos.

La despărțire mi-a spus :

— E o durere pentru mine că nu ți-am putut defini ce culoare are cerul, acolo sus.

Aici se termină primele pagini pe care Daniel le-a scris din cartea aceasta, într-un orășel destul de liniștit de provincie, în primele zile care prevesteau o toamnă lungă, dar înșelătoare.

OMUL DE LA MANȘĂ

Kurt Müller cercetă cadranul ceasului electronic, apăsînd ușor pe buton, în momentul în care avionul companiei românești TAROM își desprindea roțile de pe pista ultraluminată a aeroportului din Düsseldorf. Era ora 21,55 în seara zilei de 29 iunie 1972. Se așeză comod în fotoliu, controlîndu-și centura de siguranță cu un zîmbet ironic pe buze. Avea nouăsprezece ani și încheiase cu succes primul an universitar. Mergea spre litoralul Mării Negre, unde avea să-și petrecă o vacanță de două săptămîni. Nu era întîia oară cînd făcea acest drum, mai fusese și în vara trecută. Îi plăcuseră stațiunile moderne de la nord de Mangalia, plajele însorite, clădirile zvelte, spațiile aerate, apa verde-albastră a mării, lumina darnică a cerului, cluburile și discotecile. Dar mai mult îi plăcuse Maria, o fată înaltă, brunetă, subțire ca o trestie, cu ochi negri. Aștepta să o revadă la Neptun, a doua zi.

Stewardesa repetase pentru a doua oară invitația, cînd observă silueta în fustă albastră și bluză albă, care îi oferea, pe tava întinsă, băuturi răcoritoare.

— O, scuzați-mă, rosti Kurt roșind, n-am observat. Nu, prefer un suc de roșii. Mulțumesc.

Prin ochelarii săi cu rame mari, negre, privi apoi cerul prin hubloul avionului. Își alesese acest loc, de unde avea o cuprindere largă a orizontului. Cerul era senin, se zăreau

stelele. Se afundă în lectura unui Digest, dar vecinul său din dreapta se miră după cîtva timp, cînd, întîmplător, observă că nici o filă nu fusese întoarsă. Kurt visa probabil la întîlnirea de a doua zi, după un an de zile de corespondenţă.

Nici el, nici Maria şi nimeni din acest avion, nici echipajul, nici stewardesele, nu aveau cum bănui că peste cîteva ore viaţa le va fi în pericol, că peste cîteva ore soarta le va rezerva o confruntare directă, brutală, cu nefiinţa.

Cîteva rînduri de fotolii mai în spate, o femeie brunetă, cu ochii de culoarea castanei coapte, sprîncene negre arcuite, ten măsliniu, despre care cu greu ai fi putut spune dacă este încă tînără sau nu, dar care îşi păstrase linia frumos conturată a trupului, şedea între doi bărbaţi. Cel din dreapta, cu o pronunţată calviţie, ten roşu, ochi verzi şi buze subţiri, părea a fi soţul. O privire atentă ar fi observat că ochii femeii, adumbriţi acum, fuseseră cîndva vioi, pentru că în ei jucau încă, abia ghicite, lumini care dispăreau apoi. Erau îmbrăcaţi distonant. Femeia purta o fustă sobră, maron închis, şi o bluză de un crem palid. La gît, un lanţ de aur de care atîrna o cruciuliţă tot de aur. Bărbatul avea un pantalon gri-mov şi o cămaşă în carouri mari, cu portocaliu.

Nici unul din cei doi nu rostea vreun cuvînt. Bărbatul îşi căută o poziţie comodă, se lăsă pe spătarul fotoliului, pe care îl înclină apăsînd butonul din braţul metalic.

Cele patru motoare ale avionului IL-18 torceau liniştit. Zborul părea o molcomă plutire în apele albastre-sidefii ale cerului de vară.

Femeia cu vîrstă indecisă şi înfăţişare sobră privea fără să vadă prin hublou. Acum, cînd revenea în ţară după o absenţă de patru ani, filmul timpului scurs se derula în momentele sale cheie.

De cîte ori, în aceşti ani, nu hotărîse să ceară ambasadei române repatrierea. Dar boala soţului o reţinuse. Nimeni, aici unde se stabiliseră, nu avea răgaz pentru celălalt. Totul se petrecea într-un spaţiu închis, de familie. Ceea ce o tortura era amintirea mamei. Bolnavă fără scăpare, foarte bătrînă. Ea singură, dintre toţi fraţii,

știa să o îngrijească, izbutea să-i aline ceasurile de suferință, de cădere psihică. O mințise acum patru ani cînd îi spusese că va reveni peste două săptămîni. Mama însăși păruse uimită că putea pleca de lîngă ea într-o țară străină, la mari depărtări, unde un ultim telefon n-o putea ajunge. Bătrîna nu rostise însă un cuvînt de protest. Doar privirile ei erau grele, adînci, și acolo citise ea, la despărțire, un strigăt, pe care îl auzea și acum descori în noapte. Știa că n-o va mai revedea. Și plecase.

Elicele celor patru motoare despicau liniștit aerul, noaptea înstelată. În avion era plăcut. Se servise cina. O mare parte dintre pasageri aținiseră. Lămpile ardeau discret. Copiii, mulți, foarte mulți, dormeau. Ursula, o fetiță de doisprezece ani, ședea cuminte, își urcase piciorușele lungi, osoase, pe perna plușată a fotoliului, avînd păpușa în brațe. O păpușă enormă, cît un copil de doi ani, o negresă cu ochi bulbucați și buze răsfrînte, cu zulufi negri, care refuzau să se lase pieptănați, cu toată insistența Ursulei. Îi murmura cuvinte dojenitoare, cu un accent nordic :

— Nu te mai iau cu mine altă dată, dacă refuzi să te lași pieptănată. Mai bine te lăsam acasă cu bunica, să stai în pătuc pînă mă întorc. Dintre toate păpușile mele, pe tine te-am preferat. Ți-am luat o grămadă de toalete și costume de plajă. Uf ! Ești o nesuferită.

Și Ursula, mestecînd gumă, se silea zadarnic să aranjeze zulufii negri, rebeli. Tatăl, un bărbat gras, adormise. Transpirația îi șiroia de pe tîmple pe sub gulerul desfăcut al cămășii. Mama ei, închizînd coperțile unei reviste, îi zise :

— Ce ? Tu nu dormi ? E miezul nopții, în curînd aterizăm și mîine vei fi obosită. N-am să te iau la plajă.

Sub această amenințare, fetița ascunse pieptenele minuscul, strînse păpușa la piept și coborî pleoapele.

Pe unul din locurile din față ședea un bărbat tînăr, blond, înalt, purta pantaloni de blue-geans și o bluză galbenă, cu mînecile scurte. Era singur. Lîngă el, o femeie

în vîrstă, cu părul vopsit discret, răsfoia reviste după reviste, plimbîndu-și privirile pe imaginile viu colorate. Din cînd în cînd, vîra mîna cu degete cîndva frumoase într-o geantă mică de voiaj, de unde scotea bucăți de ciocolată pe care le ronțăia cu elegantă voluptate. Tînărul răspunsese politicos la întrebările banale puse în engleză (în cîte ore aterizăm, la ce altitudine se zboară — informații dealtfel date la începutul cursei de către stewardesa șefă de cabină), cu intenția vădită de a curma orice început de discuție. Și, pentru a sublinia această hotărîre, se întoarse ușor în fotoliu, adîncindu-se în contemplarea cerului nocturn, prin cercul hubloului. Senin, o noapte de vară fără fir de nor. Avionul despica pînzele nevăzute de aer. Zborul era lin, asemeni unei dulci visări ori alunecări în somn. Distingea cu claritate luminile așezărilor survolate. Unele, dispuse ca niște constelații de forme bizare, altele, o siluetă enormă de robot fără o mînă, apoi o stea de mare cu brațe foarte lungi și foarte subțiri.

Comandantul echipajului IL-18 YR-IMG, Alexandru Scheianu, conducea nava cu măiestria și siguranța de totdeauna, care îi aduseseră admirația firească a tuturor colegilor, a personalului de bord, a personalului tehnic de la sol și a conducerii Companiei TAROM. Un om perfect stăpîn pe întreaga uzină de la bordul avionului, cu nervi de oțel. Tocmai o rugase pe Magda Palade, șefa de cabină, să-i aducă o ceașcă de cafea. Își consultă acele cronometrului și le zise colegilor :

— Peste nouă minute intrăm în spațiul nostru aerian.

— Exact, confirmă Grigore Stănescu, navigator la bordul aeronavei.

Cerul continua să fie senin, vîntul calm. Lumina verzuie din cabină crea o atmosferă relaxantă, scăldînd chipurile estompate ale celor cinci aviatori. Nimeni nu bănuia că nu peste mult timp liniștea aceasta, zumzetul spațiilor nocturne, pe care pasărea gigantă le despica fără efort, vor aduce ca un revers neașteptat îngrijorare și tensiune, încordare și spaimă printre cei 108 oameni de la bordul avionului. Nu bănuiau apropierea clipelor, spre care se

îndreptau cu toţii. Nici Ursula, care dormea ţinînd strîns în braţele ei firave păpuşa negresă, nici bătrîna care continua să ronţăie bomboane de ciocolată, nici Kurt Müller care îşi imagina diferite ipostaze ale întîlnirii de a doua zi cu Maria.

Cei doi soţi care reveneau în ţară, acum cetăţeni străini, după ce se scurseseră patru ani de la acel voiaj premeditat, aşteptau răstimpul scurt rămas pînă la aterizare în mod cu totul diferit.

Bărbatul dormea liniştit. Soţia lui ţinea şi acum în palmele adunate în poala fustei de culoare maron paharul cu suc de portocale, din care, în semiîntunericul avionului, nu se putea spune dacă sorbise ori nu. Privea prin sticla hubloului şi îşi consulta tot mai repetat ceasul brăţară, vădind o nerăbdare accentuată.

Cu atît mai mult nu ştiau copiii ce îi aşteaptă, băieţi şi fete, mulţi, care visau întîlnirea cu marea, care dormeau de cîteva ore în braţele mamelor, ori adunaţi în fotolii.

La orele 00,09 ale nopţii de 29/30 iunie 1972 aeronava pilotată de comandantul Alexandru Scheianu intră în spaţiul aerian al R.S.R. La orele 01,01 echipajul avu legătură radio cu organul de dirijare al aeroportului Constanţa-Kogălniccanu.

YR-IMG — Constanţa , aproci *, aici Ion Marin Gheorghe.

SRE — Ion Marin Gheorghe, bună seara, continuaţi

IMG — Ne apropiem de Ţăndărei; nivel 3350 m.

SRE — IMG coborîţi la 1500. Pista în serviciu trei-şase.

La ora 01,05, convorbirea între aeronavă şi sol continuă, de fapt nu s-a întrerupt aproape deloc :

SRE — IMG, 40 km faţă de prag, pe cap magnetic 315° faţă de aeroport.

IMG — Am înţeles, aprociule, mă apropii de 1500 m.

SRE — Menţineţi 1500 şi mă anunţaţi.

Nava execută manevrele în vederea aterizării. Noaptea e calmă, cerul senin. Pasagerii s-au trezit, şi-au legat

* Organ de dirijare de la sol.

centurile de siguranță, stewardesele sînt la posturile lor. Toți așteaptă nerăbdători aterizarea, preocupați fiecare de gîndurile imediate, pînă ce se vor vedea în patul cald, curat, primitor.

Ora 01,19.

SRE — MG, sînteți pe latura mare a turnului, intrați la virajul 2, la distanța de 15 km nord-vest.

Ora 01,11 :

SRE — MG, viraţi dreapta, noul cap compas 250.

IMG — Confirm, dreapta 250.

SRE — MG, capul și nivelul dumneavoastră ?

IMG — Nivelul 1500, cap 245°.

SRE — Păstraţi actualul nivel și cap.

IMG — Am înțeles.

În momentele premergătoare aterizării, în cabină liniștea este desăvîrșită. Numai vocea comandantului se aude, ceilalți tac și execută ceea ce acesta hotărăște. Totul pare a decurge firesc, orice umbră de îndoială nu-și află raţiune. Acele ceasornicelor se rotesc pe cadrane. În cîteva minute colosul de metal argintiu își va întinde aripile uriașe deasupra pistei, în noaptea clară, cu puzderie de stele. Curînd pasagerii, ținînd în brațe, ori de mînă copiii somnoroși, vor coborî pe scara avionului. Bătrîna doamnă își va închide geanta plină cu bucăți de ciocolată fină. Kurt Müller va sări sprinten pe pistă, mestecînd, puţin agitat, pasta mentolată.

Dar vocea omului nevăzut din turnul de control rostește în clipa în care acele ceasornicelor arătau ora 01,16.

— Coborîți la 900

IMG — Confirmăm, am părăsit 1500 pentru nivel 900 m.

Ora 01,21 :

SRE — MG, la 600 m.

IMG — Confirm, la 600, părăsim nivel 900 m.

SRE — Pregătiți cabina, MG.

IMG — Da, asta facem.

Ora 01,22 :

SRE — Ion Marin Gheorghe, viraţi stînga, cap compas 020 °.

IMG — Confirm 020°.

Comandantul aeronavei IL-18 YR—IMG, Alexandru Scheianu, fără să întoarcă privirea, îi dădu ordin mecanicului de bord, Traian Panaitescu, să scoată trenul de aterizare :

— Trăienică, încalţă-l !

Mecanicul apăsă pe buton şi zise, oarecum mirat :

— Tovarăşe comandant, nu iese jamba stîngă !

— Bagă din nou trenul, spuse Alexandru Scheianu, fără ca vocea să trădeze vreo undă de nelinişte.

În această situaţie cu totul neprevăzută, care avea să declanşeze, în lanţ, reacţii psihice de intensitate diferită atît în rîndul personalului navigant cît şi al pasagerilor, (cei din urmă care ajung să cunoască dificultăţile dramatice ale aeronavei) viaţa tuturor, fără excepţie, era comprimată în creierul omului de la manşă. Ordonă mecanicului de bord să repete comenzile de escamotare şi scoatere a trenului de aterizare. Traian Panaitescu execută de cîteva ori manevrele, după care rosti îngrijorat :

— Jamba din stînga tot nu vrea să iasă.

Comandantul aeronavei constată, într-adevăr, după acul indicator şi becurile de semnalizare de la bord că jamba din faţă şi cea a trenului principal drept executau comenzile date, dar jamba stîngă a trenului principal rămînea escamotată şi zăvorîtă.

Ora 01,22′,30″ :

IMG — Ion Marin Gheorghe vă informează că nu-i iese jamba stîngă. O să încercăm să aterizăm cu avarie.

SRE — Locatorul confirmă.

APP — Şi aprociul.

Ora 01,23 :

SRE — Viraj stînga, pentru finală, IMG.

IMG — Confirm.

SRE — Sînteţi la 30 km în axul pistei acum. Am informat locatorul şi aprociul că nu vă iese jamba stîngă.

IMG — Corect.

Ora 01,24 :

SRE — MG, sîntem pe ascultare, cînd iese cu avarie ne anunţaţi.

IMG — Confirm, ne scoateţi de pe direcţia de aterizare şi mai stăm în zonă. Vom face probe de scoaterea jambei.

SRE — Viraţi stînga 10°.

IMG — Confirm, încă 10°.

SRE — MG, distanţă 25 km faţă de prag, în dreapta axului un kilometru şi jumătate.

IMG — Confirm.

SRE — MG, locatorul, vă rog ce autonomie de zbor aveţi ?

IMG — Avem petrol pentru aproximativ două ore.

După epuizarea manevrelor suplimentare, concomitent cu manevre bruşte şi violente de pilotaj şi cu acţionarea suplimentară a cablului de comandă, s-a constatat că jamba stîngă a trenului principal de aterizare s-a deszăvorît, dar nu a coborît în poziţie normală de aterizare.

Uriaşa pasăre metalică spinteca aerul dimineţii timpurii, scuturîndu-se din toate încheieturile.

În interiorul avionului apăru anunţul luminos „Nu fumaţi, legaţi-vă centurile". La microfon se auzi vocea uneia dintre stewardese, Alina Coman, înştiinţînd pasagerii că în zece minute aeronava va ateriza. Începu agitaţia obişnuită. Oamenii se foiau în fotolii, se auzi clinchetul cataramelor metalice care legau centurile. Unii dintre copii, mai somnoroşi, abia treziţi din vis, scîncеau. Ursula îşi îmbrăţişă păpuşa :

— Fii cuminte, să nu mă faci de rîs. Şi aşa, cu zulufii tăi...

Cei doi soţi se priviră cu oarecare nelinişte.

— Nu cred că vom fi aşteptaţi la aeroport, spuse femeia cu un glas pe care nu şi-l mai recunoscu.

— Nu știu, dar n-ar fi rău dacă măcar Malei ne-ar întîmpina.

Se aplecă peste silueta soției sale și privi afară. Cerul sticlea de lumina vie a stelelor. O liniște astrală învăluia aeronava care îi aduse în țară. Ce realizaseră în cei patru ani ? Ce li se întîmplase celor, atunci părăsiți, care erau copiii lor ? Se gîndi la Marta. Oare o va recunoaște ? Un fior îl scutură și prinse cu căldură mîna subțire a femeii de lîngă el care îl privi mirată.

Avionul executa manevra de coborîre pentru aterizare. Se vedea solul, se distingeau luminile pistei.

— Fetelor ! le zise Alina colegelor sale. Ce se întîmplă? În loc să coborîm ne ridicăm iar ?

— Poate a ratat aterizarea, spuse Ada.

— Oricine altcineva, dar nu Scheianu, interveni categoric Magda, șefa de cabină.

După o clipă de cumpănă, adăugă :

— Mă duc să-l întreb pe comandant.

Telefonul interior sună prelung. Alexandru Scheianu o chema pe șefa de cabină.

— Avem neplăceri cu trenul de aterizare. Nu iese o jambă. Aveți grijă, pasagerii să fie bine legați, liniștiți-i. Asigurați copiii. Fiți calme. Nu vă alarmați !

Magda șopti „am înțeles“ și ieși palidă din cabina echipajului.

— Ce e cu tine ? Ce se întîmplă ? o întrebară neliniștite Alina și Ada.

Magda le explică, încercînd să-și stăpînească teama. N-avea răgaz să se gîndească, să se întrebe ce le hărăzește soarta dacă trenul nu se va deschide complet. Trebuia să se îngrijească de pasageri, de copii. Le privea pe Alina și pe Ada. Parcă nu le distingea bine trăsăturile. Observă apoi că Ada își frîngea mîinile și că buzele îi tremurau.

Zise :

— Fetelor, să nu ne pierdem. Pasagerii. Sînt mulți copii. Fiecare se ocupă de o parte dintre ei. Știți ce aveți de făcut. La treabă. Și zîmbiți, zîmbiți. Să nu bănuiască nimeni nimic.

Au intrat toate trei în compartimentele pasagerilor, cu statura foarte dreaptă, silindu-se, forțîndu-se să zîmbească. Avionul se zguduia, prins parcă între valuri de aer.

Mai multe glasuri le întîmpinară :

— Ce este ? De ce nu aterizăm ?

— Absolut nimic. Condițiile meteo nu ne permit.

— Ce condiții meteo ? Pe cerul ăsta senin ? se miră Kurt Müller mai mult pentru sine.

— Jos s-a stîrnit un vînt puternic. Și apoi sînt alte avioane înaintea noastră care vin la aterizare. Nu vă neliniștiți, spuneau stewardesele aplecîndu-se deasupra pasagerilor, mîngîind copiii somnoroși. Legați-vă bine centurile. Așa, să fie corect închise.

Treceau de la un rînd de fotolii la altul. Curînd reușiră să-i calmeze pe acei pasageri, nu mulți, care se arătaseră mai agitați.

Ora 01,42 :

APP — IMG, sînt Constanța aproci. Tovarășul inginer, care a sosit, vă roagă să-i spuneți ce s-a întîmplat.

Comandantul aeronavei YR-IMG relatează pe scurt.

Ora 01.43 :

APP — (inginerul Dumitru Sava) :

— Tovarăşe Scheianu, v-ați convins dacă semnalul optic, adică becul, este sau nu normal ? Adică dacă instalația electrică funcționează ? Becul de semnal optic este bun ?

Ora 01,44 :

IMG — Îndată... este bun, pentru că... da, este bun... Ce se întîmplă ? Dă și niște anomalii la escamotare din cauză că intră numai două roți și ies numai două ; șocurile de zăvorîre sînt foarte violente... Noi sugerăm să trecem la verticală, ca pentru o ratare și să vă uitați de jos la tren. După simptomele de la bord, nu iese jamba stîngă.

Ora 01,45 :

Inginerul : — Da, voiam să vă propun același lucru : să treceți la vedere, să ne convingem noi despre ce e vorba și după aceea să luăm o hotărîre.

IMG — Bine, facem viraj dreapta, ne axăm pe pistă și coborîm la 100 de metri.

Alexandru Scheianu execută virajul. În cabină nu se auzea o vorbă. Doar zumzetul motoarelor; solicitate din plin.

SRE — Aveți acum în stînga un IL-18 polonez, o să vă apară îndată. Noi îl scoatem din ax ca să puteți veni. Menținețl deocamdată 900 de metri.

Ora 01,47 :

IMG — Confirm. Menținem 900. Vedem avionul !.

Nu departe se contură silueta avionului polonez cu luminile aprinse.

Avionul TAROM coborî apoi la 100 de metri deasupra solului.

SRE — Sînteți la 2 kilometri față de prag, mențineți altitudinea și treceți la verticala aerodromului.

Ora 01,52 :

IMG — Confirm.

Turnul de control de pe aeroportul Constanța-Kogălniceanu se goli. Rămase doar controlorul de trafic care păstra legătura cu aeronava aflată în dificultate. Pe platformă se aflau inginerul Dumitru Sava, unul dintre cei mai buni tehnicieni ai Companiei TAROM, personal tehnic, comandantul adjunct al aeroportului. În răcoarea dimineții, adia o briză ușoară. Oamenii erau agitați. Trebuia luată o hotărîre. În primul rînd aveau să constate dacă, într-adevăr, jamba stîngă a trenului principal era blocată sau aparatura de semnalizare de la bordul avionului era defectă. În funcție de constatări, se putea lua o hotărîre. Simplă, în caz că semnalele optice de la bord, erau defecte — avionul urma să aterizeze normal. în cîteva minute. Dificilă, plină de riscuri și consecințe, în ipoteza că jamba stîngă era blocată.

— În sfîrșit, vom vedea, murmură Dumitru Sava, răspunzînd aceleiași întrebări obsedante, pe care nimeni nu o formulase cu glas tare. Își ridică gulerul hainei, scuturîndu-se mai mult sub impulsul unui frig interior decît din cauza răcorii dimineții pretimpurii.

Avionul aflat în dificultate se ivi pe axul pistei cu silueta lui masivă, cu motoarele duduind puternic, la 100 de metri nivel. Zgomotul elicelor prăvăli un val sonor care se

sparse de beton și de pereții clădirii aerogării. Privirile celor de la sol îl urmăriră de parcă ar fi vrut să zguduie jamba blocată și să o aducă în poziție normală.

— Nu. nu iese jamba stîngă ! strigă inginerul Dumitru Sava.

Se repezi spre turnul de control, urcînd cîte trei-patru trepte. Ajunse gîfîind, se aplecă deasupra microfonului și zise :

— Am ieșit cu toții pe pistă, ne-am uitat, roata stîngă nu este scoasă.

Urmă o clipă de tăcere. Nici cei din cabina avionului, nici cei aflați în turnul de control nu spuneau o vorbă. Tensiunea creștea.

Ora 01,53 :

Primul glas auzit a fost cel al comandantului aeronavei, Alexandru Scheianu. Vocea lui era calmă, nefiresc de calmă :

— Mai avem gaz pentru aproximativ o oră și jumătate. Voi lua din nou înălțime. Mai încercăm cîteva manevre combinate.

APP — Se acceptă.

În ecranul radarului, controlorul de trafic și cei ce veniseră între timp de pe pistă urmăriră ținta luminoasă a avionului IL—18 YR-IMG. Urca, stea inversă, ciudată, înfrîngînd parcă legile gravitației. Acolo sus, echipajul va lua hotărîrea, va găsi soluția ca aeronava să fie salvată și odată cu ea viețile pasagerilor de la bord. În liniștea albastră, indiferentă, a cerului spuzit de astre, în spațiile despicate, șuierînd de urcușul navei cu motoarele vibrînd, răsună pînă la sol glasul calm al omului de la manșă, Alexandru Scheianu :

— Dacă nu reușim nici de data asta, va trebui să punem avionul pe burtă.

Era unica șansă. O singură hotărîre. În aviație nu există alternative în clipa limită.

Hotărîrea comandantului Alexandru Scheianu declanșă o serie de reacții, de acțiuni, una legată de cealaltă. Zeci de apeluri aveau să fie imediat lansate. Telefoane vor suna prelung, oameni vor fi treziți din somn, zeci de mașini de salvare și pompieri, un întreg furnicar va porni din toate

părțile, concentrîndu-și eforturile, unind voinți, decizii într-una singură, menită să-i salveze pe cei aflați în primejdie. Năzuințele, aspirațiile, proiectele care se cereau înfăptuite, hotarul dintre trecut și prezent pe de o parte și viitor pe de altă parte, toate treceau prin creierul omului de la manșă. Toate forțele destinelor individuale se concentrau într-un singur punct, într-un singur fuior pe care îl avea în mînă echipajul aeronavei, învestit cu putere de zeu în această clipă.

— Confirm, se auzi vocea de la sol a controlorului de trafic, străbătînd spațiul. Am comunicat la București. Așteptăm decizia. Vă vom înștiința unde va avea loc aterizarea de avarie. Aici, pe iarbă, sau la București.

— Bine, bine, se auzi răspunsul. Oricum, pregătiți pista înierbată. Dați dispoziții în acest sens.

— S-au dat dispoziții.

Ora 01,54 :

Hotărîrea comandantului de echipaj ca aterizarea forțată să se facă avînd trenul escamotat este irevocabilă. El știe că altă ieșire din acest cumplit impas nu există. Știe că a încercat tot ce este omenește posibil, el și echipajul său, ca să evite o astfel de soluție, dar toate manevrele au eșuat. Cu toate acestea, înainte de a-și duce la îndeplinire hotărîrea vrea să mai încerce o dată și încă o dată cîteva manevre de scoatere a jambei blocate.

Ora 01,58 :

Avionul zboară cu motoarele în plin. Alexandru Schcianu trage de manșă, nava urcă, altimetrul arată 1 000 metri... 1 200... 1 500... 2 100 metri. Un viraj, încă unul, se zăresc luminile Constanței, apoi dispar în noapte. Un nou viraj, se zăresc luminile la Țăndărei. Traian Panaitescu, mecanicul de la bordul avionului IL—18 YR-IMG, face încercări disperate să scoată complet trenul. Totul e zadarnic. Bubuiturile înfundate care se produc la scoaterea trenului de aterizare scutură din ce în ce mai mult cabina avionului.

Ora 02,26 :

Alexandru Scheianu comunică turnului de control de la aeroportul Constanța-Kogălniceanu :

— Spuneți inginerului Sava că am executat o scoatere cu avarie, cu resursă puternică și tot n-am reușit să deblocăm jamba stîngă.

Dumitru Sava răspunde din turnul de control :

— Mecanicul de bord să desfacă podeaua, alo ! Să desfacă podeaua și să tragă cu mîna de cablul de avarie. Să tragă cu mîna de el !

— Va desface podeaua, se comunică din avion, dar odată ce a ieșit jamba dreaptă și roata de bot, cu avarie, cred că...

— Cablul nu este comun, strigă în microfon Sava, și se poate să fie puțin mai lung.

Ceasul indică ora două și douăzeci și opt de minute, Alexandru Scheianu rămîne la convingerea că defecțiunea tehnică nu poate fi înlăturată.

— Mecanicul trage de cablu cu toată puterea..., nu se mișcă...

— Să tragă, stăruie Dumitru Sava, de parcă ar vrea să nu rămînă nici un dubiu, dacă avionul va trebui să aterizeze pe burtă cu trenul escamotat.

— A tras cît a putut.

Ora 02,31 :

— De fapt noi ce așteptăm ? Să hotărască Bucureștiul ? strigă iritat Alexandru Scheianu.

Este ora două și treizeci și trei de minute. Din turnul de control al aeroportului internațional Constanța-Kogălniceanu controlorul de trafic are un tremur în glas cînd comunică :

— IMG, mergeți la Băneasa și încercați să aterizați acolo, pe iarbă.

— Confirm. Plecăm spre Băneasa. Mai avem trei tone de combustibil.

La sol, din turnul de control, inginerul Dumitru Sava insistă :

— Tovarășe comandant, dacă puteți, faceți niște „capace", dar foarte violente și de scurtă durată.

— Voi încerca și asta, răspunse Alexandru Scheianu, dar mai aproape de București. Iată, adaugă privind aparatura de bord, a început să pilpîie unul din becurile de combustibil.

Era exact ora două și patruzeci și unu de minute cînd de la sol se auzi pentru ultima oară, în noaptea sticloasă de sfîrșit de iunie, vocea controlorului de trafic:

— MG, poziția dumneavoastră: travers Cernavodă, travers Țăndărei, vă rog să mențineți gismentul zero Urziceni și să rămîneți în continuare cu București-Control. Sînt Constanța. Succes!

Comandantul aeronavei IL—18 YR-IMG privi cadranul ceasului, cu gîndurile prinse de momentele grele care îl așteptau și spuse sec:

— Mulțumesc.

Dimineața timpurie a zilei de 30 iunie 1972. La aeroportul Băneasa din București ceasornicele arată ora două și douăzeci de minute. Activitatea cotidiană a încetat de mult. Clădirea aerogării este dominată de o liniște desăvîrșită. Vîntul în adiere slabă. Pădurea foșnește ușor. În turn ard luminile de control, verzi și roșii, de la pupitrul de dirijare și o lampă de birou. Numai țăcănitul cronometrului se aude. În fața pupitrului, pe scaun, o siluetă masivă. Este controlorul de trafic Fane Voicu, un bărbat tînăr, înalt, voinic, de o statură atletică. Lumina difuză din turn permite, prin contrast, să se poată distinge afară, pe pistă, luminile de poziție ale unui avion de școală: în stînga planului avionului, roșie, în planul din dreapta verde, în coadă albă. Fane stă cu ochii pe avion. Este un ILM care face ture pe pistă, decolează, execută virajul unu, după care ia înălțime, nivel 400 metri, intră pe latura de bază, face virajul doi, intră pe latura mare deasupra pădurii Băneasa, apoi, la aproximativ zece kilometri de șoseaua națională București-Ploiești, execută virajul trei. Atunci scoate flapsul și roțile, iar la virajul patru avionul se axează pentru aterizare.

Avionul-școală se pregătea pentru decolare, pentru un nou tur de pistă. Se aude vocea pilotului de pe ILM:

— Băneasa turn, sînt ILM, gata pentru decolare.

— ILM, aprob decolarea, răspunse Fane plictisit.

Repeta în noaptea asta, poate pentru a treizecea oară, sau mai mult, aceleași fraze stereotipe, enervante, la intervale scurte, după fiecare tur de pistă, care nu dura decît patru sau cinci minute.

— Vîntul din 0.70°, adaugă a lchamite Fane, cu trei metri pe secundă.

După un minut :

— ILM, ați decolat la minutul doisprezeee, urcați pe cap de decolare la 400 metri și mă anunțați cînd atingeți.

— Confirm, vă anunț 400 metri pe cap.

Apoi :

— Băneasa TWR, ILM, 400 metri pe cap de decolare.

— Confirm. Mențineți 400 metri și mă chemați pe latura mare.

— Băneasa TWR, ILM pe latura mare cu 400 metri.

— Chemați-mă la virajul trei.

— Confirm.

Din nou :

— Băneasa turn, ILM la virajul trei.

— ILM pregătiți cabina pentru aterizare. Verificați dacă trenul este scos și zăvorît. Aprob virajul patru, chemați-mă pe finală, răspunse Fane, trăgînd, la fel de plictisit, din țigară. Cafeaua se răcise în ceașca de lut ars.

— ILM pe finală cu pista la vedere.

— Confirm, chemați-mă la radiofar.

— ILM la F.S. cu 210 metri.

— Aprob aterizarea și decolarea în continuare, vîntul din 0.70° cu trei metri pe secundă, mai spuse Fane (pentru a cîta oară ?) și se lăsă pe spătarul scaunului, strivind mucul de țigară în scrumieră.

În această stare leșioasă, călduță, primi telefonul de la radar Otopeni. Era ora două și douăzeci de minute.

— Turnule ! La Constanța, în zonă, IMG este în dificultate. Nu scoate trenul. Are nouăzeci și opt de pasageri de la Düsseldorf și va ateriza pe burtă la Otopeni. Aterizează școala și eliberează zona.

— Confirm, tresări Fane și se aplecă spre pupitru cu statura sa masivă de atlet. Voi elibera zona. Ce s-a întîmplat cu IMG ?

— Discutăm mai tîrziu. Adu jos ILM-ul.

— Bine. Îl vom anunța pe comandantul aeroportului.

Fane și-a revenit brusc din toropeală. Formă numărul și spuse cu glas, nu repezit, dar din care se desprindea o nuanță de îngrijorare :

— Tovarășe comandant, m-a anunțat radarul Otopeni că la Constanța IMG este în dificultate și va veni să aterizeze cu trenul escamotat la Otopeni.

— Cîți pasageri are ? se interesă omul de la capătul firului. Ce rezervă de combustibil și cine este comandant de bord ?

— După cît am reținut, vreo nouăzeci. Despre rezerva de petrol nu știu nimic. Comandant este colonelul Alexandru Scheianu.

— Bine, eliberați zona. ILM să vină acasă. Mă anunți din timp tot ce se întîmplă, să vedem cum îi putem ajuta.

Și coborî grăbit din pat, îmbrăcîndu-se din fugă. Ieși pe ușă pornind spre garaj și apoi spre Băneasa, cu o viteză ce depășea toate normele de circulație. Răcoarea nopții pătrundea prin fereastra deschisă larg.

După o oră și douăzeci și unu de minute, timp în care încercările de a scoate jamba stîngă eșuaseră, fiind în limită de combustibil, Alexandru Scheianu luă hotărîrea să execute aterizarea cu trenul escamotat, ca singură soluție de salvare a avionului și pasagerilor. În clipa în care aeronava părăsea zona Aeroportului Internațional Constanța-Kogălniceanu îndreptîndu-se spre București, comandantul de echipaj o chemă pe Magda Palade.

Magda păși în cabina piloților imediat ce auzi apelul fonic. Fața ei ovală devenise prelungă. Ochii mari, verzi, parcă se alungiseră spre tîmplele palide. Fardul proaspăt ascundea cu greu trăsăturile accentuate de neliniște. Simțea că se întîmplă ceva, ceva nemaipomenit, că minutele care urmau o vor solicita, alături de colegele sale, Alina Coman și Ada Grigore, la maximum. Era hotărîtă să nu cedeze nervilor pe care îi simțea întinși ca o coardă de vioară.

— Magda, zise comandantul aeronavei, jamba stîngă nu se deschide. Nu se mai poate face nimic. Am plecat

spre Băneasa, vom pune avionul pe burtă. Fii calmă. Știi ce ai de făcut, tu și celelalte fete. Mutați femeile și copiii din dreptul trapelor. Pasagerii să fie bine legați. Căutați cîțiva bărbați energici care să stea în dreptul trapelor și să le deschidă la timp. Instruiți-i. Veți deschide trapele și ușile la comanda mea. M-ai înțeles ? Fiți calme, trebuie să fiți calme, vom reuși, mai adăugă el. Nici o nuanță de neliniște nu i se distingea în glas.

Alina și Ada au întîmpinat-o pe Magda mute. Doar ochii puneau zeci de întrebări. După ce le transmise dispozițiile date de Scheianu, Magda spuse :

— Iată ce trebuie să facem. N-avem timp acum de discuții, nici de văicăreli. Eu voi deschide ușa din spate, tu, Alina, ușa din față.

Văzînd-o pe Ada foarte palidă, o așează pe strapontină.

— Vino, Alina, vei veni și tu, Ada, să pregătim pasagerii. Dar zîmbiți, zîmbiți cu gura pînă la urechi. Să nu intre în panică pasagerii.

Au pornit printre rîndurile de fotolii. Magda vorbi în limba germană. Vocea ei suna liniștită, ochii erau luminoși, surîsul pe buze. Doar unghiile ascuțite îi intrară în carne, strîngînd pumnii.

— Doamnelor și domnilor, avem o defecțiune tehnică fără importanță, dar, se impune, totuși, să luăm cîteva măsuri de siguranță.

Cțiva dintre pasageri, mai ales femei, vociferară.

— Doamnelor, fiți calme, nu e nimic grav, vă asigur, avem un echipaj excelent, nimic nu se poate întîmpla. Vă rog, ascultați-mă, și respectați întocmai ceea ce vă spun.

Un bărbat blond, înalt, se ridică și se adresă tuturor, cu ton autoritar :

— Nu trebuie să ne speriem. Să nu îngreunăm munca oamenilor de la bord. Ați auzit că echipajul este foarte bun.

Și întorcîndu-se spre Magda :

— Domnișoară, spuncți-ne ce avem de făcut. Contați pe noi, dacă e nevoie, vă dăm o mînă de ajutor.

— Mulțumesc, răspunse Magda, răsuflînd ușurată ; se gîndi că pe acest bărbat îl va așeza la una din trape.

Către pasageri :

— În primul rînd doamnele şi copiii să nu stea la ferestre şi în dreptul trapelor. Perdelele trebuie trase, în aşa fel ca geamul să rămînă neacoperit. Scaunele din dreptul trapelor de salvare trebuie rabatate. Centurile să fie bine legate. Nimeni să nu-şi părăsească locul. Repet, nimic grav, sînt doar măsuri de prevedere obişnuite. Vrem numai să fim pregătiţi, defecţiunea tehnică nu acuză ieşirea pe trape.

Împreună cu Ada şi Alina, Magda trecu de la un rînd de fotolii la altul şi îndeplini întocmai dispoziţiile comandantului. Apoi, sub un pretext oarecare, îl chemă pe bărbatul acela înalt, blond, care vorbise pasagerilor, şi îi explică situaţia reală. Îl rugă să caute, printre pasageri, încă un om stăpîn pe sine şi îi instrui, aşezîndu-i în dreptul a două trape de salvare.

Nici vorbele rostite cu calm, nici zîmbetul, nici înfăţişarea statuară a stewardeselor nu au fost în stare să menţină calmul tuturor pasagerilor. Copiii se treziseră, pregătiţi pentru aterizare. Cele cîteva zeci de minute cît avionul se învîrtise deasupra zonei aeroportului de la Constanţa creaseră un început de agitaţie, care se accentua pe măsură ce timpul se scurgea. Cuvintele Magdei, dar mai ales măsurile luate, mutarea pasagerilor, pregătirea trapelor, rabatara scaunelor au fost de natură să pună la încercare nervii mai slabi ai unora. Mulţi erau palizi. Cîteva femei au început să plîngă.

Magda asigură toate accesoriile din bufetul avionului, lăzi, conteinere, termose, pentru ca la un eventual şoc să nu se răstoarne peste pasageri.

Lăsîndu-le pe Ada şi Alina printre pasageri, porni spre cabina echipajului. Abia acum, putînd arunca masca de pe faţă şi sprijinindu-se de spătarul scaunului mecanicului de bord, i se adresă lui Alexandru Scheianu :

— Tovarăşe comandant, am luat toate măsurile impuse.

Relată în cîteva cuvinte tot ceea ce se făcuse.

Sesizînd tremurul din glasul Magdei, Scheianu întoarse uşor privirea spre ea şi vorbi cu stăpînirea-i de sine devenită proverbială :

— Fetiţo dragă, nu te recunosc. Ce se întîmplă cu tine? Vrei să nu te mai iau altă dată în cursă ? Vino-ţi în fire ! Totul va fi bine.

— Cum va fi ? îngînă Magda.

— Vine așa, ca o săniuță pe zăpadă, spuse radiotelegrafistul Costică Rădulescu, prinzîndu-i mîna strîns, voind parcă să-i insufle liniște și curaj.

— Costică, dar elicele ?

— Or să se facă floare, și radiotelegrafistul schiță cu degetele mîinii libere conturul unei ipotetice, dar posibile, forme vegetale.

— Era ceva cu totul necunoscut pentru mine, avea să-i mărturisească mai tîrziu Magda lui Daniel. Trăiam, evident, spaima de necunoscut (am mulți ani de zbor, pe toate meridianele lumii), pentru că nu-mi mai fusese dat să trec prin atari clipe. Aveam însă o încredere nelimitată în comandant. Teribilă încredere. Încercam un fel de curiozitate — zîmbește, dar așa a fost — amestecată cu teamă, dar îmi spuneam, și mie și fetelor. că dacă este Alexandru la manșă, nu se poate întîmpla nimic ireparabil.

Ca să le liniștesc, făceam bancuri proaste, le ghiceam în palmă (fetelor, aveți linia vieții lungă, să știți că scăpăm). În inimile noastre se întîmplă ceva, dar zîmbiți, zîmbiți pasagerii să nu observe nimic. Puneți-vă o mască pe față. Șocul psihic l-am trăit după aceea. Atunci am avut atîtea de făcut....

Era ora 02,51'30". Aeronava aflată în dificultate intră în legătură radio cu organul de dirijare APP București :

— București aproch, sînt Ion Marin Gheorghe, bună dimineața !

— Ion Marin Gheorghe, bună dimineața ! APP București, vă aud bine. Continuați.

— Sîntem la nivel 1500 spre Urziceni.

— Mențineți 1500 pînă la Urziceni. Aveți datele de atenzare de la Băneasa ?

— Da, am intrat cu TWR Băneasa pe 120,8 și le-am copiat.

Avionul IL—YR—IMG își continua zborul la hotarul acesta dintre zi și noapte. Cine nu știa prin ce momente

trece și mai ales ce îl așteaptă, ar fi crezut că este o navă în zbor normal, undeva spre o țintă precisă. Luminile ardeau la bord, motoarele băteau în pulsațiile ritmice cunoscute, palele elicelor se înșurubau în aerul dens și rece, înaintînd firesc.

Ora 02,53′00″.

— Doriți cumva să treceți la verticală ? se auzi în eter vocea de la sol.

— Nu, nu, nu mai avem timp, s-au aprins becurile... 1000....

Avionul intra în limită de combustibil.

Ora 02,56′

— Sînteți la 36 kilometri est de Otopeni. acum treceți ușor la nord de axul pistei dc la Băneasa.

— Confirm.

Ora 02,59.′

— Să vă aprindem balizajul de la Otopeni, ca să vă puteți orienta mai bine, Ion Marin Gheorghe ?

— Nu. Nu e nevoie, mulțumim. Sîntem... vedem. sîntem orientați destul de bine. Acum coborîm.

— Bun. Totul e normal. Cei care trebuie să vă asiste la aterizare sînt acolo. Dumneavoastră dacă aveți ceva deosebit, vă rog să-mi comunicați.

Ora 3,00′00″.

— Timpul este scurt, totuși, dacă ați vrea să le comunicați să ne facă un balizaj la locul unde putem lua contact cu pămîntul și dacă sînt balizate... balizele acelea, adică obstacólele de pe direcție.

— Confirm. Voi transmite.

Ora 03,05′.

— Acum ați trecut la sud de axul pistei de la Otopeni, IMG.

— Confirm.

— IMG, dacă ați începe virajul ușor mai larg, ieșiți-exact pe direcția pistei înierbate de la Băneasa, virajul patru.

— Confirm.

Ora 03,06′.

— Puteți începe coborîrea încet către 220 metri, travers de F.S.

— Aprociule, aprobați să trecem cu turnul de control.

— Se aprobă. Încă o dată vă reamintesc recomandarea să deschideți ușile înainte de a lua contact cu solul. Băneasa o să vă acorde asistență pe frecvența TWR. Succes ! La revedere ! mai spuse controlorul de trafic de la sol și simți cum gura i se usucă și broboanele de sudoare i se preling de pe tîmple pe obraji, sub gulerul larg desfăcut al cămășii.

Cu efort, adăugă :

— Stau tot timpul la ecran și vă urmăresc zborul.

— Mulțumim foarte mult ! se auzi răspunsul din cabina aeronavei.

Turnul de control de la aeroportul Băneasa. Fane Voicu stătea la pupitru, aplecat, cu silueta lui masivă de atlet.

— Turnule, sînt Bebe Staicu, și recunoscu glasul colegului său de la Otopeni.

— Fane Voicu.

— IMG vine la voi pe banda înierbată. Luați măsuri !

— Cum ? ? ?

— Asta este ultima dispoziție. Pregătește-te să-l primești. Are aproximativ o sută de pasageri la bord și în curînd va fi în limită de combustibil.

— Confirm, spuse Fane cu o voce pe care nu și-o recunoscu. Voi lua toate măsurile necesare.

— Bine. Procedați ca la carte.

Era pentru întîia oară de cînd lucra în aviație (făcuse școala sportivă, absolvise școală militară) și lui Fane Voicu i se cerea să se descurce — nu oricum — într-o situație extraordinară. Pentru o clipă fu copleșit. Simți că se sufocă. Ochii lui verzi, de adolescent pus pe șotii, sclipiră nefiresc. Dar își reveni. Îi apăru în minte tot ceea ce trebuia să întreprindă într-o situație foarte gravă. Își reaminti fulgerător tot ce învățase la cursul de navigație aeriană, la CIPA. Își aminti aproape frază cu frază vorbele profesorului. Uluitor cum trecuse timpul. Credea, la orele de curs, că totul va rămîne simplă teorie, că viața nu-l va pune, atît de direct și de brutal, în situația de a trăi pe viu asemenea momente.

„Totul, își spuse Fane, presupune o înșiruire foarte exactă de acțiuni. Fără suprapuneri și încurcături, deci foarte precise, și, mai ales, foarte rapide. Trebuie să anunț pompierii și salvarea, organele de pe aeroport, superiorii, absolut pe toți cei care sînt legați, într-un fel sau altul, de acest zbor, de soarta avionului."

Privi de la înălțimea turnului care domina spațiul pînă departe și constată, neplăcut surprins, că toate luminile din cartierul Băneasa sînt stinse. Văzu că singura zonă luminată era pista, care avea balizele aprinse, roșii și galbene.

Primul gînd fu să aducă la aterizare avionul școală.

— ILM, sînt Băneasa turn, va trebui să aterizați imediat. IMG în dificultate, vine la Băneasa.

— Confirm. Aterizez imediat. Ce s-a întîmplat cu IMG ?

— Nimic grav, vine la Băneasa. Veți afla după aterizare. Vîntul din 70° cu 2 metri. Mă chemați pe finală.

Sună pompierii și salvarea. Apoi apăsă un buton. Soneria zbîrnîi nervos. Se auzi imediat vocea comandantului adjunct al aeroportului, care era de serviciu în aerogară :

— Ce este ?

— Tovarășe comandant, din dispoziții superioare, IMG vine la Băneasa. E cazul să urcați sus în turn.

— Ce măsuri ai luat ?

— I-am informat pe toți cei ce trebuie înștiințați, în asemenea situație. Vin pompierii și salvările.

— Dacă eu vin sus, treaba pe aeroport cine-o face ?

— Aveți dreptate. Ne vom descurca, răspunse Fane, puțin stînjenit.

— Desigur că va ateriza pe iarbă, însă iarba nu este balizată și trebuie să facem un teu de foc, de benzină. Cred că nu e cazul să-ți amintesc, trebuie să știi fiecare obstacol din zonă și, de asemenea, ce se află la nord.

— Cunosc. La nord este o linie de AN-uri, vreo douăzeci de avioane, care sînt alimentate.

— Cînd IMG va fi pe latura mare, te rog să aprinzi și să stingi lumina în turn, ca să apreciez momentul cînd voi da foc la benzină. Voi avea grijă de pompieri, salvări

și de toate celelalte. Fiți atenți cui răspundeți la telefoane. În clipa în care intrați în legătură cu avionul, vă rog să fiți calmi, absolut calmi, ca și cînd nimic nu s-ar fi întîmplat. Ia legătura cu sectorul auto să trimită cîteva mașini, să lumineze cu farurile obstacolul de pe marginea pistei.

— Confirm. Vom face tot ce trebuie.

— Dintr-o clipă într-alta șefii vor fi sus. Fiți bărbați ! Noroc !

Fane simți cum vocea hotărîtă a comandantului adjunct îl liniștise oarecum. Privirea lui de adolescent, contrastantă cu statura atletică, se pierduse. Clipa îl maturizase.

— În noaptea aceea, avea să spună Fane mai tîrziu, mi-au ieșit primele fire albe la tîmple.

În fracțiuni de secundă Fane reconstitui mental schema aeroportului. Șoseaua București—Ploiești, pista betonată, pista înierbată cuprinsă între SMKP — stația meteo și cabina ILS pe de o parte și avioanele AN—24, alimentate cu benzină (Doamne, ce nenorocire s-ar putea întîmpla, dacă, prin absurd, IMG ar intra în aceste avioane, ce explozie și incendiu fantastic ! — să fiu atent, atent cum îl dirijez) pe de altă parte, apoi, puțin dincolo de capătul pistei înierbate, clădirile acelea. Pista înierbată, paralelă cu aceea de beton, are o lățime de 100 metri. Trebuie să-l aduc exact, să nu intre nici în AN-uri, nici în cabinele ȘMKP sau ILS.

Banda înierbată era scurtă, de nouă sute de metri și înconjurată, de tot felul de obstacole care nu se distingeau din cauza întunericului. Telefoanele zbîrnîiau fără întrerupere. Paul, colegul lui Fane, de serviciu în noaptea asta, de-abia făcea față. Se auzeau sirenele pompierilor și salvărilor, inițial pornite spre Otopeni. Mașinile intrau pe aeroport cu farurile lungi măturînd întunericul. Sirenele urlau. Platforma din fața aerogării devenise neîncăpătoare. Parcă toate mașinile de pompieri și salvare din București fuseseră aduse aici. Ordine și dispoziții se succedau la sol, cu voce mai calmă, ori mai răstită, furnicarul de mașini și

oameni se precipita, pentru ca, în scurt timp, agitația să se domolească, fiecare ocupîndu-și postul său, știind cînd și cum avea să intervină, în caz că avionul care trebuia să apară, dintr-o clipă în alta, va avea nevoie de asistență.

Seara aceea liniștită, din ajun, prima parte a nopții, monotonă, de rutină — cine ar fi bănuit ? — făcuse loc unei agitații nemaicunoscute, unei dislocări de autovehicule și oameni, cu zgomote, vociferări, lumini, tablouri care se suprapuneau ca să se ordoneze și să se alcătuiască apoi într-un singur flux de energie, avînd o unică menire : salvarea avionului, salvarea pasagerilor și a echipajului, fără victime ori, dacă nu se putea altfel, cu victime cît mai puține.

Fane consultă harta aeroportului pentru a-și reaminti și a verifica încă o dată obstacolele din calea avionului, amplasarea și înălțimea lor. Cînd parcă nu se mai aștepta, se auzi chemat prin radio de aeronava aflată în dificultate. Răsună calm glasul pilotului.

— Băneasa turn, bună dimineața, sînt IMG, la verticala Țăndării. Vă rog un buletin meteo din Băneasa.

Cu voce tremurată, încercînd totuși să și-o stăpînească, Fane răspunse :

— Bună dimineața, Ion Marin Gheorghe, sînt Băneasa turn. Vîntul 70° cu 2 metri. Vizibilitatea peste 10 kilometri, plafon 1 500 metri, temperatura 15°.

— Confirm elementele meteo. Vom veni pe pista zero-șapte, pe iarbă, la nord de dumneavoastră.

— Confirm. La noi totul este pregătit. Sînt sigur că veți reuși. Vă rog să rămîneți în legătură radio cu mine. Vă voi chema pentru alte indicații și dispoziții.

Fane era uimit de calmul pilotului. Atît de liniștită și nealterată îi era vocea, de parcă ar fi avut de făcut o treabă de rutină. Încerca să-și imagineze ce se petrecea în avion. La un moment dat nu avu în fața ochilor decît o explozie gigantică.

Telefoanele sunau întruna în turnul de control. Gîndurile nu l-au dominat decît cîteva secunde. O clipă își închipui că propriul lui copil, care nu avea decît trei ani, ar fi putut fi în avion.

Pe platformă, jos, era o forfotă tăcută. Fiecare știa ce are de făcut. În turn, încăperea devenise între timp

neîncăpătoare Urcaseră aici comandantul Companiei TAROM, pilotul șef al TAROM-ului, inginerul șef și mulți alții. Fane îi informă despre măsurile pe care le luase, despre ce avea de gînd să facă. Procedase corect.

Inginerul șef transmise prin Fane cîteva indicații tehnice avionului. Reluînd legătura radio cu cabina aeronavei, vocea lui Fane Voicu sună limpede, hotărîtă :

— IMG, întrucît în Băneasa toate luminile sînt stinse, mai puțin balizajul pistei, v-aș ruga să treceți la verticala pistei pentru recunoașterea terenului. Vă vom aprinde un teu de benzină pe care trebuie neapărat să-l vedeți și pe care vă rog să-l lăsați în stînga dumneavoastră.

— Mai avem foarte puțin cumbustibil, s-au aprins și becurile roșii.

— Confirm. În acest caz veți intra pe latura mare pentru pista în serviciu zero-șapte. Cînd veți fi la verticala pădurii Băneasa, vom aprinde teul luminos.

— De acord.

Radarul de la Otopeni anunță că aeronava mai avea patruzeci de kilometri pînă la Băneasa. Secundele păreau ani. În turnul de control toți așteptau cu răsuflarea reținută. Nu se auzea nici un fel de sunet. Timpul se oprise în loc, înghețase, bloc inform care strivea totul de jur împrejur. Fane se uită pe platformă. Toate echipajele stăteau lîngă mașini. Din mișcările și gesturile estompate înțelese că discutau, comentau. Își îndreptă privirea în direcția din care bănuia că va apărea avionul. Întunericul nopții parcă se mai risipise. Stelele sclipeau reci. Deveni nerăbdător. Aștepta să se contureze silueta aeronavei. Se gîndea la pasageri, la echipaj, la tot ce s-ar putea întîmpla dacă aterizarea de avarie nu ar reuși. Îl văzuse pe comandat, pe Alexandru Scheianu, știa ce lucruri deosebite realizase. Auzise că este un aviator „bătrîn“ care zburase milioane de kilometri și care străbătuse lumea pe toate meridianele și paralelele. Își aminti cît de mult dorise și el să zboare, dar sănătatea nu îi îngăduise. Poate de aceea cei care zburau i se păreau aidoma zeilor. Mai tîrziu, după ce lucrase ani de zile în turnul de control, învățase că soarta celor de sus era legată și de cea ce făceau ei, controlorii de trafic. Se mai gîndi că în

tot ce va spune în minutele care urmau — O, Doamne, de ce nu mai apărea odată avionul ! — va trebui să fie ferm, clar, fără greș, fără echivoc.

Pe aeroport, din nou forfotă. Mașinile de pompieri porniră motoarele și se aliniară cu farurile aprinse de-a lungul pistei înierbate. Unele, la indicația comandantului aeroportului, care dirija prin radio din automobilul portocaliu de serviciu, se opriră în apropierea locului unde se presupunea că va ateriza avionul cu cele șaizeci de tone ale sale. În caz că izbucnea un incendiu la bord, să poată interveni imediat.

Fane zări farurile mașinilor dincolo de pista betonată. Siluetele oamenilor nu se mai vedeau. Erau la o jumătate de kilometru depărtare de turnul de control. Bănui însă agitația. Mașinile păreau încremenite.

Gîndurile se succedau cu o viteză fantastică, se strecurau ca niște fire subțiri, dispăreau. Nu putea să le rețină decît periferic, pentru că cele douăzeci și unu de telefoane din turn sunau aproape fără contenire, iar el și colegul său de-abia puteau răspunde. Sunau oameni legați de aviație, care se interesau de soarta avionului, dar erau și apeluri ministeriale.

Din clipă in clipă, avionul trebuia să intre în zona sa de control. Fane știa că mai erau doar cîteva minute pînă la aterizare. Încercă, fulgerător, să-și reamintească dacă a făcut tot ce trebuia să facă, dacă a respectat întru totul instrucțiunile care reglementau asemenea situații limită. Își rememora fazele.

În turn, atmosfera devenise de nesuportat. Toți așteptau, stane de piatră, apariția luminilor avionului. Ochii tuturor priveau acel punct fix.

În această încordare, în această imobilitate, se auzi calm vocea comandantului de echipaj al avionului IL-18 YR-IMG :

— Băneasa turn, sînt IMG, după informațiile radar sînt la Afumați și vom intra pe latura mare. Avem 400 de metri înălțime.

— Confirm, răspunse Fane și simți în ceafă, în tîmple, răsuflările destinse ale celor din jur. La noi totul este în ordine, cînd veți intra pe latura mare, vom aprinde teul luminos. Repet, în tot cartierul luminile sînt stinse din

cauza unei defecțiuni electrice, inclusiv pe șoseaua București—Ploiești. Vă rog să luați drept prag luminile pragului pistei betonate și vă reamintesc obstacolele. La 150 metri lateral dreapta de banda înierbată, o cabină betonată. Între pista betonată și banda înierbată, stația meteo cap de pistă. În stînga, o linie de avioane AN-24. Lungimea benzii înierbate — 900 metri, lățimea — 100 metri. Pe direcția de aterizare sînt două coșuri de fabrică : unul de 40 și celălalt de 50 metri înălțime, care sînt balizate. Unul este la 5 kilometri și jumătate de pistă, altul la 3 kilometri și jumătate.

Deodată Fane răcni pur și simplu :

— Acum vă văd !

Pe albastrul cerului de vară apăruse parcă o nouă constelație : luminile de poziție ale avionului și maiakul, lumina aceea pîlpîitoare, roșie montată pe fuselaj.

— Acum vă văd ! În cîteva secunde vom aprinde teul luminos !

Abia rosti vorbele și aprinse apoi stinse de cîteva ori lumina în turn, semnalul cuvenit. Încercase, dar nu reușise, să realizeze legătura radiotelefonică cu comandantul aeroportului Băneasa, care se găsea pe banda înierbată.

La semnalul dat, o sută de litri de benzină izbucniră în flăcări, care nu se zăriră inițial, din cauza tăvălugilor de fum negru, dens. În secunda în care distinse șerpii roșii ai flăcărilor zvîrcolindu-se, Fane chemă din nou avionul :

— IMG, sînt turnul, vedeți teul luminos ?

— Da, turnule, vădă luminile de acolo.

— E-n regulă și vă rog să executați virajul trei la discreție. Vă reamintesc ca persoane capabile de acest lucru să se posteze în apropierea ușilor și trapelor și să le deschidă înainte ca avionul să pună burta pe pămînt.

— Confirm, am luat toate măsurile.

— Înainte de a-l pune jos, tăiați motoarele, petrolul, instalațiile electrice.

— Confirm. La noi totul este bine. Executăm virajul trei.

Comandantul aeronavei rostise aceste cuvinte de parcă avea să facă o aterizare în cele mai firești condiții. Nici o tresărire în voce care să lase măcar impresia că minutele

ce urmau ar fi putut duce la prăbuşirea, la incendierea avionului şi la moartea a peste o sută de oameni.

— E fantastic omul ăsta ! izbucni Fane.

Toţi cei din jur îl priviră uimiţi. Entuziasm şi admiraţie care nu-l reţinură să-şi spună că dacă manevra nu va reuşi, ar fi putut, el, cei din turn şi furnicarul de pe aerodrom, să fie martorii celei mai mari catastrofe aeriene din istoria aviaţiei româneşti. Calculă mental toate ipostazele fatale posibile : dacă punea burta înainte de terenul special amenajat ar fi aterizat pe şosea ; dacă pilotul punea avionul la stînga pistei înierbate, ar ateriza pe avioanele AN-24 ; dacă punea burta avionului la dreapta benzii înierbate, risca să intre în cabina betonată ILS şi, iar, catastrofa nu putea fi evitată.

Reuşita acestei aterizări forţate depindea numai şi numai de calmul şi măiestria, da, măiestria pilotului.

— Scheianu este un pilot de înaltă clasă, îsi urmă firul gîndului lăuntric controlorul de trafic. Asta îmi dă o încredere grozavă. Sînt convins că va reuşi.

Reluă legătura radio cu aeronava care se apropia vertiginos.

— IMG, sînteţi la 10 kilometri de prag, dacă este necesar, vă repet informaţiile date. În cîteva secunde veţi survola coşurile de fabrică, la care vă rog să fiţi atenţi. Aveţi pista la vedere ?

— Nu, nu mai este necesar, vedem pista perfect, o vedem şi pe cea de la Otopeni.

Fane, care primea cu o exactitate matematică buletinele meteo, spuse în microfon :

— Vîntul se menţine din 70° cu 2 metri pe secundă, temperatura 15°.

Toţi aveau ochii aţintiţi la banda de aterizare. Rămăseseră cu cîte o mînă ridicată în aer şi uitaţi astfel cu degetele strînse, cu mîna pe fruntea asudată, îndoiţi unul peste umărul celuilalt.

Parcă nemaisuportînd tensiunea nervoasă, cineva a deschis uşa de la balconul turnului de control. Alţii cîţiva l-au urmat. Un şuvoi de aer rece şi proaspăt pătrunse în cabină. Involuntar gurile s-au deschis inspirînd cu nesaţ.

Mai erau cîteva secunde pînă la aterizarea aeronavei. Cu ochii ficși așteptau să-l vadă. Mai întîi se auzi zgomotul motoarelor în liniștea nopții. Apoi se zăriră luminile. Din turnul de control, teul luminos se vedea arzînd ca o torță uriașă, fantastică.

Silueta avionului se contura tot mai clar. Vuietul motoarelor prăvălea stînci de aer peste aerodrom. Înainta cu o viteză uluitoare. „Trebuie să aibă cam 300 de kilometri la oră", își zise Fane.

Deodată, avionul apăru foarte aproape. Se vedeau luminile din cabină. Fane strîngea microfonul în mînă, cum va spune mai tîrziu, să iasă apă din el. Fără ca cineva din cabina avionului să-i ceară, reaminti manevrele ce trebuiau să le facă privind motoarele, ușile, trapele, celelalte instalații, lucruri pe care piloții le știau foarte bine, dealtfel. Un simț al datoriei, ori gîndul îndreptat spre semenul aflat într-o iminentă primejdie îi descleștaseră gura.

Cînd avionul se apropie la trei-patru kilometri, Fane sintetiză situația amplasării pistei, suprescitat la maximum :

— IMG, ILS-ul la dreapta, AN-ul la stînga. lungimea benzii 900 metri, lățimea 100, motoare, petrol. trape, uși, vîntul din 70° cu 2 metri. Vă doresc noroc !

La ultimele cuvinte aproape urlă.

— Mulțumesc, turnule. Fiți calmi, răsună vocea lui Alexandru Scheianu. Nu era o dojană. Era poate liniștea omului care trăia acut datele unei tragedii posibile, pe care însă o domina.

În acea clipă, legătura radio între avion și sol s-a întrerupt și Fane n-a mai putut răspunde.

Ochii dilatați ai sutelor de oameni aflați la ora 03.09 pe aerodromul Băneasa, în dimineața zilei de 30 iunie 1972, au văzut cum luminile de la bordul avionului se sting și cum aeronava s-a topit în beznă.

Cînd avionul ajunse deasupra șoselei București-Ploiești, Alexandru Scheianu dădu ordin mecanicului de bord să oprească motoarele. Viteza sa normală, 240 kilometri la oră.

Ada începu să tremure. Își frîngea mîinile, se uita prin hublou. Își dădu seama că zburau deasupra casei sale.

— Doamne, se tîngui, ce face Daniela ? Doamne, ea nu știe ce se întîmplă cu mine acum !

Prin interfonic, răsună vocea gravă a radiotelegrafistului Costică Rădulescu :

— Deschideți ușile și trapele !

Curentul electric la bordul avionului fu întrerupt. Se înlătura astfel o posibilitate de producere a unui incendiu în momentul impactului cu solul. În avion izbucniră țipete, plînsete.

Magda trase ușa, chinuindu-se s-o țină întredeschisă. Împingea din răsputeri, să nu gliseze și să se deschidă în întregime. Fileurile de aer șuierau plesnind fuselajul metalic. Pătrunseră în interiorul avionului. Părul Magdei flutura bezmetic, curenții de aer îi loveau obrajii.

Un huruit sinistru se auzi în momentul în care uriașul corp metalic începu să se frece de sol. Aerul sfîrtecat șuiera năprasnic. Elicele continuau, în virtutea inerției, să se rotească, îndoindu-se. Mușcară pămîntul, azvîrliră bucăți care pocneau trupul metalic și care pătrunseră în avion. Magda își simți gura plină de pămînt și iarbă.

Avionul se tîra, împins, tras de o forță necunoscută parcă. Începu să fumege. Motoarele fumegau.

Unul dintre pasageri strigă înspăimîntat :

— Foc !

Nedespărțindu-se de ușă, Magda răspunse țipînd :

— Nu-i adevărat ! Nu părăsiți locurile !

Extinctoarele se declanșară automat.

Alexandru Scheianu vedea bine focul teului aprins și bulizajul pistei.

La un moment dat, avionul a început să bontizeze din cauza neregularităților terenului. Costică Rădulescu, în bezna care domnea, văzu cum comandantul și copilotul săltau grotesc în centuri, proiectați pe parbrizul aeronavei.

Globul de sticlă roșie al lămpii sclipitoare din coadă se făcu țăndări, împrăștiindu-se în iarbă.

Elicele lăsau urme adînci și vîrfurile paletelor se îndoiră spre interior. Se rupse antena Collins. Flapsul din

dreapta rupea din pămînt, iar fuselajul enorm lăsa amprente puternice.

Avionul se tîrî, uriaşă, stranie reptilă oarbă, cîteva sute de metri pe pista înierbată, încetinindu-şi treptat viteza. În cele din urmă înţepeni. Alexandru Scheianu, comandantul avionului IL-18 YR-IMG, deschise geamul. În secunda următoare, generalul Bădescu, comandantul Departamentului Aviaţiei Civile, îl întrebă cu vocea brăzdată de emoţie :

— Cum e ?

— Totul e în ordine, tovarăşe general !

Ieşi din cabină şi coborî, urmat de ceilalţi din echipaj. Abia atunci văzu zecile de faruri aprinse, forfota de pe aerodrom. Convoiul masiv al maşinilor pornise spre avion, dar fusese oprit în clipa în care s-a constatat că acronava aterizase fără ca incendiul să fi izbucnit la bord şi fără să se producă vreun accident. Un pasager care sărise din avion în timp ce uriaşul trup metalic se tîra pe pămînt, veni în goană. O stewardesă îl întrebă :

— De ce ai sărit, omule, şi ţi-ai lăsat soţia în avion ?

— Pentru că voiam s-o salvez, răspunse el bîlbîindu-se, tremurînd din tot corpul.

Un pompier se apropiase de avion cu toporişca în mîna ridicată şi întreba derutat, deşi începuse evacuarea pasagerilor :

— Unde să izbesc, să poată ieşi oamenii ?

Evacuarea pasagerilor se desfăşura ordonat, sub supravegherea stewardeselor, prin uşi şi trape. Mulţi, strîngîndu-şi în braţe copiii care plîngeau, erau înspăimîntaţi. Kurt Müler sări degajat din avion, avînd geanta de voiaj pe umăr. Bătrîna doamnă, care coborîse între timp, se afla în mijlocul unui grup de pasageri şi îi încuraja. Cei doi soţi, care părăsiseră ţara cu patru ani în urmă, şedeau strîns îmbrăţişaţi.

Stewardesele au coborît ultimele. Pasagerii fură conduşi la aerogară.

La lumina reflectoarelor, aeronava zăcea ca o balenă bolnavă pe uscat.

Întins pe burtă, fără roți, cu capetele elicelor înfipte în pămînt, avionul, ființă uriașă, cu picioarele retezate, privea prin ochii hublourilor speriați și neputincioși.

Pe aerodrom era o liniște ca de sfîrșit de lume. Avionul aterizase. Toți așteptau să-l vadă cum arată. Cît de mult se avariase, dacă...

Deodată, toată mulțimea adunată în noapte pe aerodrom zări fuselajul avionului luminat de farurile zecilor de mașini, întors puțin spre stînga față de direcția de aterizare. Fane își dădu seama că a reușit. Se trezi răsuflînd din adînc. I se luase o piatră de pe inimă. Telefoanele sunau prelung. Tuturor le răspundea — deși nimeni încă nu informase turnul de control — că aeronava aterizase fără dificultăți. Așa simțea el, și intuiția nu l-a înșelat.

— L-a pus bine ! L-a pus bine ! Extraordinar ! striga cît putea în receptor.

Aprinse lumina în turn. Era scăldat de sudoare. Abia acum văzu că stătuse tot timpul în fața șefilor numai în maiou. Își strînseră spontan mîinile, apoi coborîră pe pistă.

Se gîndi din nou la ceea ce s-ar fi putut întîmpla, dacă una dintre manevre n-ar fi fost executată corect de Alexandru Scheianu.

Ieși în balconul turnului. Statura sa de atlet acoperi o parte din ferestre. Distinse cele două autobuze care aduceau pasagerii de la avion la aerogară. De la înălțimea celor patruzeci de metri văzu cît de mulți copii erau printre pasageri. Se strînseseră unii într-alții. Din nou îi apăru în față imaginea băiatului său.

Unul dintre telefoane suna. Colegul său îl chemă. Fane auzi în receptor o voce foarte cunoscută :

— Mă, să știți că vioara întîi în afacerea asta a fost Scheianu. Voi ați fost doar cu țambalele. Să nu vă intre în cap că sînteți deștepți... Da... Ați fost grozavi. Vedeți ce faceți cu morcovii...

Cel care vorbea era omul care îi învățase profesiunea asta atît de frumoasă și de deosebită, care îi învățase nu

numai meserie, ci cum să iubească aviaţia în genere şi să o slujească.

În picioare, cu torsul sculptural şi ochii verzi în care lumina aceea de adolescent pus pe şotii revenise, Fane surîse şi lăsă receptorul în furcă, fără să zică un cuvînt.

DIN CAIETUL LUI DANIEL, PRIVIND ACEST EPISOD

Aterizarea avionului a decurs în condiţii excepţionale în privinţa manevrelor de pilotaj şi a măsurilor luate la bordul aeronavei pentru asigurarea securităţii pasagerilor. Contactul cu solul a fost progresiv. Avionul s-a deplasat pe sol aproximativ 525 de metri, alunecînd pe fuzelaj, gondole şi palele deformate ale elicelor, torsionate. Nici unul dintre membrii echipajului nu avusese anterior evenimente de zbor.

— După ce aţi aterizat, ce aţi făcut ? am întrebat-o pe Magda Palade.

Şedeam amîndoi la o masă în restaurantul aerogării Otopeni. Magda sorbi din ceaşca mare de cafea neagră şi zise :

— Îţi reaminteşti că am coborît ultimele din avion, după ce toţi pasagerii fuseseră evacuaţi. Au sosit două autobuze şi ne-am îmbarcat cu ei, să mergem în sala de aşteptare a aerogării. Ah... da, cînd coboram, generalul m-a întrebat :

— A fost dură aterizarea ?

— L-a pus Scheianu pe iarbă, i-am răspuns, mai bine decît îl pun alţii normal.

— Straşnic.

— Da. Aşa a fost.

— Şi după aceea ?

— Am stat în mijlocul pasagerilor, toate trei, eu, Alina şi Ada. Le vorbeam, îi încurajam, le adusesem apă minerală de la avion. S-au liniştit foarte repede.

După o pauză :

— Am să-ţi vorbesc într-o zi, dacă te interesează, despre psihologia pasagerilor. În situaţii identice, ori similare, reacţionează diferit, nordici, sau sudici, tineri ori în vîrstă.

— Da, mă interesează. Şi mai departe ?... Îmi imaginez că şi voi aveaţi nevoie de un cuvînt de încurajare.

— Da. Dar ce era să facem ? Ne obligă meseria. S-au adus bagajele, continuă Magda, s-a hotărît plecarea spre Constanţa cu două AN-uri.

— Pasagerii n-au protestat ? Nu erau înspăimîntaţi ?

— Nu, ţi-am spus că se liniştiseră. Au acceptat toţi. Dacă erau speriaţi, nu acceptau.

— Voi ce-aţi făcut ?

— Noi ? Ne-am îmbarcat cu ei. Echipajul, firește, a rămas la Băneasa. În zbor spre „Kogălniceanu“ pasagerii erau mulţumiţi că nu se aleseseră cu traume. Au avut numai cuvinte de laudă pentru Scheianu şi pentru echipaj.

— Şi în noaptea aceea, la Constanţa ?

— Ne-am dus toate trei la cabinetul medical. Ne-au dat un pumn de somnifere şi am dormit. Nimeni n-a intrat la noi, pînă a doua zi spre prînz, cînd a năvălit un grup de fete în odaie. „Fetelor, trăiţi !“ În noaptea precedentă nimeni nu dormise la Constanţa. Personalul nostru, vreau să spun. Se uitau tot timpul la noi cum încercam să aterizăm şi cum ratăm. „Fetelor, aţi scăpat ! Ce vă pasă ? Aţi avut noroc !“ Apoi ne-am întors la Bucureşti, ne-am prezentat la comisia medicală. A urmat examinarea psihotehnică. Fel de fel de teste. Nici una dintre noi n-a fost găsită cu traume. Am primit zece zile liber, să ne refacem nervii. Acasă la mine, nici bărbatul meu, nici mama nu ştiau nimic. Mama m-a întrebat de ce m-am înapoiat după numai două zile de la „Kogălniceanu“. Trebuia să rămîn două săptămîni. L-am chemat pe soţul meu.

— Tu ştii ce s-a întîmplat ? l-am întrebat.

— Nu.

Atunci i-am povestit. După aceea am leşinat.

Magda tăcu, privi peste balustrada restaurantului forfota din aerogară. Am tăcut şi eu. Din cînd în cînd auzeam vocea tînără care vestea călătorii să se pregătească pentru zbor, invitîndu-i la poarta numărul...

— Ştii ce m-a indispus în toată povestea asta ? mă întrebă Magda pe neaşteptate.

— ? !

— Întreg echipajul a fost decorat, avansat. Noi, stewardesele, n-am primit decît mulţumiri, mi se pare

Se înserа. Curtea era plină de trandafiri. De toate culorile. Trandafirii erau pasiunea lui Alexandru Scheianu. El îi aducea din drumurile sale lungi, îi răsădea, îi îngrijea, cu o sfiiciune și o atenție care impresionau la acest bărbat bine făcut, cu ochii cenușii, aparent distant. Pe măsură ce mi se dezvăluia, pe măsură ce reușeam să comunicăm, substratul sensibil urca la suprafață.

Stăteam amîndoi pe terasa din curtea plină de trandafiri, în puzderia cromatică. Stăteam amîndoi, aici, de cîteva ore și vorbeam. Impropriu zis, pentru că eu îl ascultam tot timpul și arareori interveneam. Întreaga lui înfățișare emana căldură lăuntrică. Sufletul însă, părea adumbrit. De situațiile limită prin care trecuse, de amărăciuni, deziluzii. Vorbea greu despre sine. Părea nu atît obosit sufletește, cît dezamăgit. Ce i s-a putut întîmpla acestui om deosebit ? Pentru că Alexandru Scheianu este un om ales. Ce a văzut pe unde a zburat ? Ce i s-a revelat în momentele de tensiune gravă ? Cum s-a întors și cum a plecat, de sute, de mii de ori ? Ce a lăsat în urma lui și ce a găsit ? Ce a vrut să lase și ce a vrut să găsească ? Dar surîsul ? (atît de greu surîde). Este indefinibil. Nici reținut, nici abia schițat, nici însorit, nici întunecat. Priveam puzderia de trandafiri. Poate de aceea îl asemuiam unui grăunte miraculos, care închide în sine floarea, planta care a vrut să fie, care, poate, a fost, care, repetînd ciclurile, revine, dar prea tîrziu ca să mai fie iar floare, plantă.

Uneori aveam impresia că ar vrea să vorbească, să se destăinuie, dar cuvîntul era reținut de un mecanism implacabil, de o cenzură interioară, intransigentă. Atunci dispărea licărul de o clipă ivit în pupile.

Vorbeam despre aterizarea forțată de la Băneasa, despre aviație, despre lumile zburătorilor, despre bucurii și necazuri.

— Într-un accident de aviație sînt două aspecte directoare : cauza și cei culpabili. De regulă, vinovat este personalul navigant, echipajul. Satistic, nouăzeci și nouă la sută din accidente se datoresc oamenilor. Ai greșit, ai murit.

— Dar la Băneasa ?

— La Băneasa.... A fost un caz oarecum deosebit. Avionul a rămas relativ întreg, echipajul și pasagerii nevătămați.

S-au putut determina, fără echivoc, cauza accidentului și culpabilii. În aviație sînt trei factori care concură la buna desfășurare a zborului : personalul tehnic de la sol, care pregătește aparatul pentru funcționare, echipajul și controlorii de trafic aerian.

Defecțiunea tehnică a fost vizibilă. Vinovat, de data asta, era personalul tehnic de la sol.

— Explicabil, dacă vrei, am zis, ancheta a fost făcută de corpul de ingineri, care, practic, răspundeau de acest accident.

— Da... Cu cîteva săptămîni înainte, a fost înlocuit un cablu la sistemul de deschidere a trenului. O combinație de întîmplări, poate fatalitatea, a cauzat accidentul. Cablul acesta, prin construcția avionului, este folosit la scoaterea trenului de aterizare în mod normal, precum și în mod neprevăzut, cu avarie. Dacă se defectează, nu mai ai ce face. Spre deosebire de celelalte organe vitale ale avionului care sînt dublate, tot prin construcție. Dacă te lasă unul, îl poți folosi pe celălalt.

— N-ați avut de ales.

— Nu. N-am avut. Aterizarea cu trenul escamotat...

— Pe burtă, cum se zice.

— Da, pe burtă, era singura soluție. Dealtfel în aviație nu există alternativă.

Alexandru Scheianu tăcu. Părul său, ușor grizonat, străluci în lumina care se aprinse în odaia alăturată.

— Am fost siguri de reușită, toți, noi cei din cabină.

— Cum așa ?

— Nicidecum sub impulsuri necunoscute. În primul rînd, trenul putea fi escamotat, ceea ce permitea aterizarea pe burtă. Apoi am avut vreme frumoasă. În sfîrșit, am pornit de la premisa că totul ne va reuși. Niciodată nu execut o acțiune cu doză de risc, fără a avea o rezervă. Rezerva a fost de natură psihică. Aveam convingerea că vom reuși, că totul va ieși bine.

— Ciudat...

— Nu, deloc. Instinctul meu de conservare reacționează invers. Nu mă sperii în fața pericolului, ci după ce a trecut. Asta e structura mea genetică. Am ignorat pericolul, am tratat acest zbor ca pe unul obișnuit. Mă

preocupa, în mod deosebit, cu totul altceva. Mă întrebam cum vor reacţiona cei de la sol. Vom fi sau nu găsiţi vinovaţi ?

— Aţi făcut tot ce era omeneşte posibil. Aţi stat în aer peste 70 de minute, încercînd să scoateţi trenul.

— Nouăzeci de minute. Şi inginerul de la „Kogălniceanu“ s-a străduit să ne fie util, dar în zadar. Ştii ce mi se pare mie ciudat ? zise Alexandru Scheianu privindu-mă cu ochii imobili. Nu mi s-a găsit nici o vină.

— În situaţia dată, iartă-mă, dar nu mi se pare curios.

— Mecanicul de bord, Traian Panaitescu, a avut la el o instrucţiune de exploatare a avionului IL—18. În timpul zborului de la Constanţa la Otopeni, am recapitulat cu toţii, capitolul „aterizarea pe burtă“. Îl ştiam evident, dar ne-a prins foarte bine. În cinci ori şase secunde, de la trecerea şoselei Bucureşti-Ploieşti, pînă la aterizare, erau de executat o serie de acţiuni pe care le-am făcut toţi cu meticulozitate.

Pe terasă era plăcut. Siluetele se estompaseră. Trandafirii îşi mărturiseau prezenţa în umbre subţiri, în pale de parfum. Alexandru Scheianu şedea în şezlong. Mîngîia spinarea unui cîine splendid, cu păr albăstrui, culcat la picioare.

— ...După ce am decolat de la Düsseldorf, admiram de sus oraşele luminate feeric. Frankfurt, Nürenberg, Linz, Wiena, Budapesta. Datorită experienţei acumulate, zburăm fără eforturi. Avem timp să discutăm, să întindem o masă la bord. Discuţii despre copii, le făurim, de cele mai multe ori, viitorul, în cursă.

Tăcu. Retrăia momentele ?

— Ei, restul îl ştii...

— Spune-mi ce nu ştiu.

— În dimineaţa cînd am aterizat la Băneasa, fata mea avea examen pentru treapta a doua. M-am grăbit să telefonez acasă. Primul gînd a fost „ce face Mirela“ ?

Costică Rădulescu, radiotelegrafistul meu, nu ştiu cum, n-a avut răgaz să sune acasă. După cîteva ore soţia lui a auzit că s-a întîmplat ceva cu noi la Băneasa. I-a telefonat soţiei mele, care, deşi vorbise cu mine la trei dimineaţa,

pentru că nu-i pomenisem nimic, a crezut că am plecat ulterior în cursă și am suferit un accident. Neliniștită, s-a urcat în mașină și a venit valvîrtej la Băneasa. Eram pe pistă. I-am spus totul în cîteva fraze. A rămas cu o spaimă imensă de la acel accident de la Cugir. Îți amintești ?

— Da.

— Eram la Timișoara și am plecat la Arad. Trebuia să mă înapoiez seara la București și n-am venit. Nevastă-mea era într-un magazin, la rînd. În spatele ei, două femei discutau despre avionul care a căzut...

— Și a crezut că...

— Da.

A tăcut...

— Mirela e acasă ?

— Nu. A plecat pentru cîteva zile la munte, în Bucegi. De ce ?

— Așa, am întrebat. Aș fi vrut s-o văd, să stau de vorbă cu ea despre plecări și despre spațiile ei albe pînă revii din cursă.

— Cînd am coborît din avion, în noaptea aceea, la Băneasa, am văzut că ne oprisem la vreo douăzeci de metri de o movilă de bolovani. Dacă ne loveam, ne făceam țăndări. De fapt, dimineața am văzut. Am fost convins că avionul merge drept pe banda înierbată. Dar gondola roții defecte a avut o trapă deschisă, care a frînat avionul și l-a forțat să se deplaseze spre stînga, spre grămada aceea de bolovani.

— Este, totuși, și un dram de noroc în toată povestea asta extraordinară, am zis eu.

— Da, este, nu neg.

— Ce s-a întîmplat cu acel IMG ? Mai zboară ?

— A, asta a fost, poate, cea mai mare satisfacție a noastră, a echipajului. Avionul a fost reparat. Zborul de încercare, după reparații, l-a făcut tot echipajul nostru. Întreg personalul de întreținere de la Băneasa era pe pistă, adunat ca la un spectacol aerian. A fost și mîndria tehnicienilor. După zborul tehnic, avionul a fost dus la Moscova, pentru revizie. Acum „Ion Marin Gheorghe“ zboară, cum se zice, cot la cot cu celelalte avioane IL—18. De cîte ori trecem pe lîngă el, în zborurile noastre, ne amintim de acea noapte.

Fane Voicu ne-a fost de mare ajutor. Totul a fost pregătit să ne întîmpine. Am aterizat în beznă. Nu ne aşteptam la surprize. Perna de aer a fost foarte puternică. Neavînd roţile scoase, primul contact cu solul a fost amortizat tocmai datorită pernei de aer. Aproape nu l-am simţit. De la oprirea motoarelor pînă la aterizare s-au scurs doar două secunde. Am aterizat în zgomotul motoarelor.

— Ai avut un echipaj excelent.

— Da. Fiecare a fost un element de bază. Nu le ştiu gîndurile, dar le ştiu acţiunile, faptele.

Se auzi telefonul sunînd prelung. Alexandru Scheianu se ridică şi reveni după cîteva minute. Priveam fluturii de noapte care descriau linii geometrice în jurul lampadarului aprins. Intenţionam să-i arăt aceste bizare dansuri, dar am observat că ochii lui căutau în gol. Am tăcut. A vorbit tot el.

— Era un prieten, un aviator pensionar.

După un timp :

— Vezi, cînd mai aveam cinci ani pînă la pensie, ziceam că-i aştept nerăbdător să treacă. Acum, e foarte greu de suportat. Din cineva, devii nimeni. Nu, devii cineva ; cineva trebuie să meargă după pîine, cineva trebuie să meargă la piaţă, să stea la coadă...

Vorbea cu aceeaşi voce clară, distinctă, egală, nealterată de emoţie. Gustul amar era subteran.

— Pe vremuri, noi cei tineri, atunci, îi aşteptam cu flori pe cei care se pensionau, cînd veneau din ultima cursă. Le ofeream o masă, îi făceam să se simtă bine... Azi, îţi iei actele, ai ieşit pe poartă şi ai terminat. Nimeni nu mai are nevoie de tine.

— Iartă-mă, i-am zis, sînteţi în plină vigoare, aveţi o maturitate de gîndire dublată de o experienţă vastă, cel puţin unii dintre aviatori, la 50 de ani, cînd vă pensionaţi.

— Da. Şi ce să facem cu toate astea ?

— ? !

— Da ! Ce să facem ?

— De ce nu intraţi în conducerea aviaţiei ? Cine poate cunoaşte mai bine modul de organizare şi dirijare a unui sector atît de important, dacă nu aviatorii ?

M-a privit ca pe o apariţie de pe alt tărîm şi nu mi-a răspuns.

— Am cunoscut cîţiva aviatori tineri, am zis, zboară pe IL-18. Unii mi-au plăcut, alţii nu.

— E un dat fundamental în aviaţie. Tineretul. Dar, rezolvarea îi depăşeşte chiar şi pe aceia care zboară din pasiune.

— ?!

— Mulţi dintre piloţii tineri zboară din secunzie în secunzie.

— Nu înţeleg.

— Sînt piloţi secunzi. Ei, bine, în mod firesc ar trebui să ajungă comandanţi pe tipul de avion pe care zboară. E secund pe IL-18, trece tot secund şi pe Boeing, ori BAC Şi nu e bine. Trebuie să aibă responsabilitatea avionului. Şi asta se obţine numai dacă ajunge comandant. Pe urmă, vezi, parcul de avioane creşte mereu. Un pilot de linie se pregăteşte în şase, şapte ani. Un avion se construieşte în cîteva zile, ori săptămîni. Aviaţia se dezvoltă mult mai rapid decît putem pregăti cadrele.

Apoi, după o pauză :

— Desfiinţarea aviaţiei sportive a grevat enorm dezvoltarea aviaţiei civile. Acum, peste ani, o resimţim cu toţii...

Am plecat tîrziu. Alexandru Scheianu m-a condus pînă la poartă. A rupt un trandafir — cu cîtă gingăşie — mi l-a întins tăcut şi ne-am despărţit. Era trecut de miezul nopţii. Trandafirul acela îl păstrez. El nu are atribute. Este esenţă.

Aici şi-a încheiat Daniel prima parte a însemnărilor despre comandantul aeronavei IL-18 YR—IMG, Alexandru Scheianu.

TEMPLE SUB CERUL AUSTRAL

Sediul companiei aeriene LAR, aflat la parterul aeroportului internațional Otopeni, era liniștit în după-amiaza de primăvară. În încăperea destul de mică a comandantului, la unul dintre cele două birouri, un bărbat voinic studia planul de zbor. Prin geamurile ferestrelor mari, din spatele său, se zăreau foarte distinct siluetele avioanelor aparținînd companiei, avioane de fabricație englezească, BAC. Circulația aeriană era redusă, arareori, cerul strălimpede fiind săgetat de păsările metalice, argintii, sub diferite pavilioane, care veneau la aterizare.

— Dacă mai aștepți cincisprezece minute, aterizează cursa de Paris. Unul din băieții care vin are mașina aici, la aeroport, și te duce pînă acasă.

— Bine, aștept.

Grigore Crivadia împinse planul de zbor. Căută pachetul de țigări, își aprinse una, trase cîteva fumuri, plictisit, cu gîndurile oriunde altundeva decît aici. Se ridică de la birou, vru să se dezmorțească parcă și păși prin odaie. Era prea strîmtă, mobila prea înghesuită. Renunță. Se opri în fața peretelui dreptunghiular, acoperit în mare parte de harta uriașă a globului. Își purtă privirile pe culorile vii, verzi, castanii, albastre, urmări un timp liniile roșii care uneau orașe, țări, continente, trecînd peste mări

și oceane, trasee ale zborului, stărui ceva mai mult pe un fir imaginar, se întoarse apoi și zise cu o nuanță aspră în voce, care nu era a lui :

— Nu, să nu mă întrebi nimic astăzi.

Observînd nedumerirea de pe chipul meu — e adevărat, îl urmărisem cu privirea tot timpul — adăugă, străduindu-se să-și revină :

— Sînt tulburat, încă, sub impresia celor trăite ieri, alaltăieri.

— Bine. Grig, s-o lăsăm pe altă dată... Mai avem timp să bem o cafea, sus, la restaurant ?

— Nu, vezi bine că nu, cursa de Paris trebuie să aterizeze. Spuneai că vrei să mergi în oraș, te grăbeai parcă.

— Da, mă grăbesc. Văd că e mai bine să te las singur.

Grigore Crivadia se îndreptă spre peretele de sticlă și scrută cerul, căutînd să descifreze în albastru punctul mișcător al BAC-ului ce trebuia să se ivească.

— Nu ești dispus astăzi la confesii și nici eu nu sînt în stare să te incit.

Grig se întoarse. Statura lui voinică, înaltă, se decupa masiv în conturul ferestrei. Avea ochii albaștri, cîndva foarte senini. Trăsăturile blînde ale feței erau brăzdate de linii. I-am privit chipul răscolit, dar stăpînit, gropița din bărbie, părul tuns scurt, perie.

Nu rosti un cuvînt, ne privirăm în tăcere. Telefonul sună. Ridică receptorul, vorbi, îl puse în furcă. Se uită la ceas, din nou la cer, într-o direcție știută.

— Vine. În cîteva minute aterizează. Să nu uiți albumul ăsta cu fotografii. Poți să-l ții cîteva zile. Hai să-i așteptăm pe băieți.

Într-adevăr, sosiră. Erau toți tineri, gălăgioși, glumeți. Bluzele albe și pantalonii bleumarin le accentuau siluetele zvelte. Una dintre stewardese, brunetă, cu părul scurt, ochii vii, mobili, cu priviri stranii, mi-a reținut atenția. Așa am cunoscut-o pe Voichița Zărnescu.

Ne-am înghesuit cîți am putut într-o Dacie 1 300 și am plecat spre București, lăsîndu-l pe Grig în urma noastră, la intrarea de serviciu a aeroportului, stîlp profilat pe cer, cu spatele masiv spre avioanele de la sol. Omul acesta, nu

de mult un pilot de bază în aviația noastră, nu mai zbura. Un accident stupid, într-un lift, îl făcuse inapt pentru zbor. Cineva îmi spusese despre Grig că fusese prototipul pilotului de linie.

Comandantul cursei de Paris apăsă pe accelerator dezinvolt. Parcă se întorsese dintr-o plimbare în pădure, ori într-un parc, atît părea de relaxat. Autoturismul țîșni, luînd curba spre drumul care intra în autostrada Ploiești—București. Simțeam că Voichița Zărnescu (întîmplător sau nu, mă așezasem lîngă ea pe bancheta din spate) mă cerceta cu ochii ei mari. Înainte de a-i vorbi, mi-am reamintit una dintre frazele lui Grig, din lungile noastre ore de tăifăsuire. Vorbea despre un pilot care spunea că de-abia așteaptă să iasă la pensie, ca să se odihnească și să uite de aviație : „Pe dracu, te văd eu în baston la Băneasa ori la Otopeni cum ți se scurg ochii după avioane".

Grig era pensionat de boală, dar continua să lucreze la Otopeni, ca planificator de zbor.

— Nu pot să stau acasă, aici văd avioane, le simt mirosul, mă mai urc în ele. Le visam în somn de la patru ani. Ce vrei să fac acum ?

— Nimic, Grig, nimic altceva decît să vii aici, la Otopeni. Poate piciorul tău își va reveni, amintește-ți ce ți-au spus medicii, și ai să zbori iar.

Mă privise cu ochii lui albaștri, în care scăpărau reflexe de oțel și strigase :

— Am să zbor, auzi ? Am să zbor !

Puteam să-i spun, oare, că nu va mai zbura niciodată ?

•

Cu cîtva timp în urmă ședeam cu Grig la o cafea în restaurantul de la Otopeni. Un răgaz în munca lui, suficient să ne îngăduie o oră de liniște. Jos, în sala de așteptare, era forfota caracteristică perioadelor aglomerate. Sosise un Boeing 727 al companiei Panam, cu turiști din Statele Unite ale Americii, de origine română, veniți la rudele din țară. Asistasem la scene emoționante. Bărbați și femei, unii foarte în vîrstă, reveneau în România după zeci de ani. Își anunțaseră sosirea, se vede, căci erau aștep-

taţi. Se umpluse sala încăpătoare de la parterul aeroportului. Uşile care despărţeau sala de aşteptare de locul undé se făcea controlul vamal se deschideau întruna. Cei care veniseră în întîmpinarea celor plecaţi peste ocean şi nu îşi regăsiseră rudele se înălţau în vîrful picioarelor, cu buchetele de flori în mîinile ridicate. Priveau peste capetele mulţimii, aşteptînd să se reverse din încăperea unde era vama oamenii dragi. Unii se întîlniseră şi se îmbrăţişau emoţionaţi, recunoscîndu-se după trăsături păstrate în amintire, maturizate acum, ori sub semnul devastării fizice. Îşi prezentau reciproc copiii, pe care şi unii şi alţii îi aduseseră. Se schimbau fraze de circumstanţă : „nu te-ai schimbat deloc“, „arăţi splendid“, „te-ai mai îngrăşat puţin şi părul ţi-a albit, dar în rest eşti acelaşi...“ Deveneau sinceri şi entuziaşti doar cînd îşi arătau copiii, nepoţii. Lume pestriţă, îmbrăcăminte policromă: blue-geans, haine cadrilate, ochelari de baga, pălării cu boruri enorme, farduri. Hamalii împingeau cărucioarele încărcate cu tot felul de saci, geamantane, cutii, genţi.

După ce grupurile s-au constituit, din cei sosiţi şi cei veniţi în întîmpinare, după ce minutele de efuziune s-au stins, şi mulţimea de bărbaţi, femei, adolescenţi, copii a început să se îndrepte spre ieşire, unde erau parcate autocare elegante şi autoturisme, un bărbat în vîrstă, înalt, bine făcut, cu o haină cadrilată şi mustăţi albe răsucite, începu să se agite printre oameni, căutînd cu privire jovială în mulţime. Arăta a fi un fermier american, nu din cale-afară de prosper. Veselia de pe chip şi lumina din privire dispăreau pe măsură ce nu-i afla pe cei care ar fi trebuit să fie aici. În jur zăceau îngrămădite bagaje, pe care nu se îndura să le părăsească. Văzînd că treptat-treptat sala imensă se golea, vizibil agitat, începu să strige, într-o românească destul de curată ;

— E cineva de la Braşov ? E cineva de la Satu Lung ?

Nimeni nu-i răspundea, prea puţini îşi opreau o clipă privirea asupra lui. Nimeni nu avea timp pentru acest om, toţi erau bucuroşi, fericiţi.

— E cineva de la Braşov ? E cineva de la Satu Lung ? continua bătrînul om să strige, din ce în ce mai fără speranţă.

Un angajat al aeroportului îl luă amabil de braț și-l îndreptă spre biroul de informații, de unde apelul fu transmis prin difuzoare.

Nimeni nu sosise de la Brașov, nimeni nu sosise de la Satu Lung să-l întîmpine pe bătrînul fermier american, care, cu ani în urmă, probabil, păscuse vitele pe dealurile de la Satu Lung, devenit acum orașul Săcele.

— Hei, oftă Grig, căruia tocmai îi povestisem scena, văd că treaba asta te-a impresionat. Nu-i de mirare. Să-ți spun și eu o poveste, care nu-i chiar poveste. Ascultă. Mi-amintesc de un zbor la New York. Trei-patru zile în America sînt o experiență colosală. Întîlnești o lume diferită, o lume care altfel înțelege viața, altfel face grădini, balamale la uși etc. Dusesem ansamblul „Ciocîrlia". Se făcuse o reclamă intensă la TV. Au venit la „Aeroportul Kennedy" mulți români, fete în costumele noastre naționale, cu flori și cutii de bomboane, cu steaguri, române și americane. Am fost mișcați. Nu ne așteptam. Și apoi, într-o țară străină, atît de îndepărtată și de mare, să te vezi înconjurat la sosire de oameni care, oricum, sînt sîngele tău, e ceva !

Într-o seară am fost invitați la colonia română. S-a dat o masă opulentă. Am apreciat gestul. Amfitrioana era o olteancă în vîrstă de nouăzeci de ani, dar părea de cincizeci.

— Exagerezi, Grig.

— Nu, nu exagerez deloc. După chef, noaptea, ne-a cîntat balade și doine oltenești. A fost impresionant.

Tăcu. Apoi reluă :

— Ai fost în America ?

— Nu. De ce ?

— Oricum, ai fost într-o țară străină unde sînt români?

— Nu, n-am fost, am răspuns puțin stînjenit. Nu te înțeleg.

— Ei, atunci n-ai de unde ști.

— Ce să știu, Grig ?

— Să-i vezi pe oamenii ăștia plecați de vreme îndelungată, unii de zeci de ani, cum își păstrează limba și obiceiurile. Iar cînd întîlnesc români din țară, ce nostalgii ! Cum suferă, cumplit suferă de dorul de țară. Așa a fost atunci, în America. Ascultau doinele, baladele și lăcrimau. Era și

o fetiță de cinci-șase ani, Rodica. Vorbea românește foarte corect, fără accent străin. Printre ei am cunoscut, în seara de care îți vorbesc, un fost pilot. Îl chema Decebal.

— E ciudat cum își păstrează numele românești.

— Nu, nu-i ciudat deloc. Mie, dimpotrivă, mi se pare foarte firesc.

— Poate.

— Nu poate. Așa e !

— Ce-ai vrut să spui despre acel Decebal ? De ce nu mai zbura ?

— Fusese rănit grav în timpul războiului din Coreea.

Grig tăcu. O undă îi întunecă privirea și îi înăspri trăsăturile. Știam ce gîndește. Își reveni singur.

— În fine, altceva voiam să-ți spun. În altă zi am fost invitați într-o familie de români emigrați. La un moment dat, un tînăr se apropie de mine și îmi zise : „poți să rămîi aici, dacă vrei.“ „Cum să rămîn ?“ l-am întrebat. „Aici, în America.“ N-am mai ajuns să-i răspund, pentru că o femeie, care ședea în apropiere și auzise, de bună seamă, misteriosul nostru dialog, a intervenit foarte energic : .,Unde vrei să rămînă aici ? Să spele vase șase ani ca tine ? Acum ești decorator..., dar uită-te la palmele tale !“ Vorbise direct.

Mi-a plăcut. A fost O.K.

Priveam sala de așteptare a aerogării de sus, de la restaurant. Fermierul american dispăruse. Mă întrebam ce s-a întîmplat cu el, dacă, în cele din urmă, se regăsise cu oamenii dragi lui, de aici. Poate întîrziaseră. Încercam un simțămînt de compasiune. Scrisoarea lui nu ajunsese la timp, ori nu mai avea cine s-o primească ?

Forfota se destrămase. Era traficul curent, normal, de fiecare zi. Avioane soseau și plecau. Zgomotul lor răzbătea puternic prin pereții de sticlă. Pasagerii erau anunțați din cînd în cînd să se pregătească de zbor. O voce clară de femeie vestea cursele : „Cursa de Roma a aterizat... cursa de Paris... de Istambul... cursa de Frankfurt... a aterizat... a aterizat.“

— Bună ziua ! se auzi un glas ca de cristal.

Am tresărit amîndoi, și eu și Grig.

Se apropiase de masa noastră, fără să o simțim, Voichița Zărnescu.

— Mă suportați cîteva minute ? Astăzi nu zbor, am avut zi liberă, spuse din nu știu ce dorință de justificare. Vin de la o ședință de U.T.C.

Ne-am ridicat, i-am oferit loc. S-a așezat, suficient de dezinvoltă, ca să nu-și trădeze emoția. De ce ?

Grig privi ceasul brățară, exclamă ceva, stinse țigara în scrumieră și zise :

— Am să revin peste o oră, dacă vă mai găsesc aici. Te las pe mîini bune, adăugă puțin ironic, fără să-mi dau seama dacă mi se adresase mie sau Voichiței.

Se îndepărtă grăbit, coborînd scările în spirală. L-am zărit apoi strecurîndu-și silueta atletică printre pasagerii din sala de așteptare și dispărînd în unghiul care ducea spre birourile companiilor TAROM și LAR.

— Fumezi ?

Voichița îmi întinse un pachet de Kent, pe care atunci îl desfăcuse.

Ne-am privit deschis. Ce ochi frumoși are, gîndeam. Și știe, și nu simulează că nu știe. Dar pare pură, directă, camaradă.

— Am auzit că scrii o carte despre noi.

— Da, vreau să scriu. De-asta ai venit la masa noastră ? Ai aflat că sînt aici ?

— Nu e un secret pentru nimeni. Te cunosc mai mulți de la noi decît îți închipui.

— Nu mi-ai răspuns. Fiindcă știi că vreau să scriu o carte despre voi ai venit aici ?

— Totdeauna ești așa de... direct ?

— De obicei.

— Să știi că nu reușești să mă inhibi.

— Nici nu vreau.

— Atunci ?

— Atunci...

Am izbucnit amîndoi în rîs. Un grup de turiști, nordici probabil, de la o masă alăturată ne priveau mirați. Nu ne păsa. Am cerut două cafele.

— Spune-mi ceva despre tine, am zis.

— Ce vrei să știi ?

— Orice.

— Orice ? Nu.

— Într-un fel, orice. Despre viaţa ta de stewardesă, mai întîi. Aşa, cum îţi curg ideile. Sper că nu te-ai pregătit după ultima cursă.

— Iar începi ? Ţi-am spus că nu reuşeşti...

— Bine, bine. Te ascult.

— Ştii, mi se pare ciudat că un poet... cum de te-ai hotărît să scrii despre noi ? Trebuie să-ţi spun...

— Ce naiba, n-oţi fi crezînd că am să scriu o carte în cîteva zile... Nu mai rămîne decît să mă întrebi şi tu dacă am citit „Aeroportul".

— Trebuie să recunoşti că e o carte formidabilă.

— Da, recunosc. Nu visez să scriu o carte cum s-a mai scris. Dealtfel, noi trăim aici, în România.

— Firește, sînt alte probleme.

— Am început să le cunosc. Voi merge pînă la capăt, chiar dacă acest paradis se va destrăma, ca orice paradis e adevărat.

— Paradis ?

— Sper că mă înţelegi exact. Rămîne însă esenţa, asta dóresc. Sînt piloţi de linie, cîţiva, care ştiu ce vor şi nu se tem nici de furtuni, nici de dificultăţi tehnice, acolo sus, nici de grade, aici jos.

— Încă n-ai aflat că aviaţia noastră este printre cele mai bine cotate la nivel mondial ?

— Închipuie-ţi că da.

— Atunci e O. K.

Voichiţa sorbi ultima picătură de cafea din ceaşcă şi îmi împinse, zîmbind, pachetul de Kent :

— Hai să facem pace.

— Depinde ce clauze cuprinde tratatul pe care mi-l propui.

Rîse.

— Nu vrei să bem ceva în cinstea cărţii pe care o scrii ?

— Nu. Altă dată. Reţin invitaţia.

— Bine. Am s-o reînnoiesc, într-un moment mai propice. Astăzi ţi-ai arătat colţii.

Am rîs amîndoi.

— Totuși, am reluat, nu vrei să-mi povestești nimic despre tine ? Îmi închipui că pentru asta ai venit aici.

— Să zicem. Trebuie să recunoști că nu prea mi-ai creat atmosfera necesară, dar pot să trec peste asta, dacă vrei.

— Vreau. Spune-mi, de pildă, ți-ai înșelat vreodată bărbatul ?

Fără să pară contrariată :

— Prietenia și respectul pentru soțul meu mă opresc de la relații, cum se numesc, extraconjugale.

— Mai stupid nici nu puteai să-mi răspunzi. Sînt sătul de standarde lexicale.

— Dacă nu încetezi, mă ridic și te las.

„Ce dracu am astăzi ? gîndii. Să mă fi răscolit atît bătrînul fermier american ? Ori drama pe care o trăiește continuu Grig, în neputința lui de a zbura ? Episodul scurt, relatat sec, despre pilotul american accidentat grav în Coreea, îi răvășise liniile feței și îi înăsprise privirea. Nu, Grig nu putea să uite".

— Unde ești ? mă întrebă Voichița.

I-am răspuns. I-am vorbit și despre americanii sosiți în dimineața aceea.

După un timp, în care nici unul n-am scos o vorbă :

— Știi că Grig e primul pilot român care a aterizat în Australia ?

— Am aflat, dar nu de la el.

— E un om extraordinar.

Diavolul din mine, ori altă forță, m-a determinat s-o întreb brutal :

— Spune-mi, te rog, de ce Grig fumează Amiral și nu Kent ?

Voichița mă învălui în undele ochilor ei nespus de frumoși.

— Ce bărbat subtil, răspunse ironic. Apoi, grav. Ai dreptate. Poate la asta ar trebui să se gîndească piloții și fetele de la LAR.

— Tu, nu ? N-ai zburat niciodată cu el ? Ce importanță are că ești la TAROM ?

— Nu, n-am zburat. Hai să-ți vorbesc despre mine, șopti. Mai ești dispus să mă asculți ?

...După-amiază. Daniel, răsfoind nervos zecile de file care se adunaseră pe masa de lucru, nota pe marginea unei hîrtii pe care aşternuse crîmpeie din ceea ce îi povestise, dimineaţa, Voichiţa : „de revăzut, în vederea unei posibile utilizări în economia cărţii".

Iată aceste fraze, aşa cum fuseseră rostite de Voichiţa, fără nici un fel de comentariu. Din loc în loc, cîte un cuvînt subliniat !

„Cînd n-ai încredere în omul de la manşă te cuprinde teama... Sentimentul acesta este însă extrem de complex. Şi în funcţie de date imprevizibile. Cred că este una din reminiscenţele ancestrale, care stau ascunse şi te încolţesc cînd nu te aştepţi. Uneori reuşeşti să te domini. Îţi vine în ajutor încrederea, de care îţi vorbeam, în omul de la manşă. Mă întorceam odată cu un BAC din străinătate, la „Kogălniceanu". Trebuia să plecăm apoi la Bucureşti. Sistemul de presurizare la un motor era defect. (Îmi spusese mecanicul de la sol). Totuşi s-a zburat pînă la Otopeni. Avionul fusese dat indisponibil de la Zürich. Soţul meu a fost mecanic de bord, m-a iniţiat, cunosc în linii mari elementele. Tot ce mi se pare suspect, îmi dă o stare de nesiguranţă. Am zburat sub 3 000 de metri. Aveam încredere în omul de la manşă, dar nu-mi puteam învinge o stare de neliniste. Încercam să nu mă gîndesc la nimic, mă uitam pe fereastră, cîntam."

„Pe un Tu-154, cursa Paris—Otopeni. Mecanicul de bord ne-a anunţat că s-a aprins un bec de alarmă la bordul avionului şi nu se ştia cauza. Aveam însă mare încredere în mecanic şi în pilot. Foarte mult contează să ai încredere în cei din faţă."

„Şi totuşi e frumos. N-aş renunţa. Teama e de moment. Ştii sigur că dacă ai ajuns jos, pleci din nou. Nu mi-am spus niciodată că nu mă mai urc în avion."

„Sînt mai multe accidente de automobil, decît de avion. Turbulenţele ne amuză."

„Am ajuns să cunosc psihologia pasagerului din clipa în care se urcă în avion. Ştiu cui îi e teamă şi cui nu."

„Veneam de la New York la Amsterdam. La un moment dat podeaua avionului a început să aibă o trepidaţie anormală. La bordul avionului erau doi mecanici. Amîndoi căutau febril să determine cauza acestei trepidaţii. Unul

din ei este foarte cumpătat, nu bea, nu fumează. Cînd mi-a cerut de băut și, mai tîrziu, o țigară, m-am neliniștit... La cabina din spate ușa prinsese o bucată de cauciuc... Cînd mi-e teamă, merg printre pasageri și mă liniștesc. Ei nu știu nimic. Mă joc, de obicei, cu copiii. Puritatea, inocența lor mă calmează".

„Uzura nervoasă nu e plătită cu nimic."

„Zborul Otopeni-Zürich-Alger-Zürichi-Otopeni durează douăsprezece ore, cu aproximativ două ore și jumătate oprire. Stewardesele rămîn aceleași. E foarte obositor, de-a dreptul extenuant.

La cursa Otopeni-Berlin-Lisabona-Berlin-Otopeni, s-a aprobat ca fetele să rămînă la Berlin și să fie înlocuite. Ar trebui să fie la fel și la cealaltă cursă. Ne putem odihni și putem lucra în alte condiții."

Înainte de a transcrie mai departe confesiunea fragmentată a Voichiței, Daniel a exclamat :

— Cerul la 12 000 de metri. În sfîrșit !

„Cînd sînt nori, parcă mergi pe nămeți, ai impresia că dacă ai ieși din avion, ai păși pe ei.

Deasupra Algerului cerul e verde, ca de smarald.

În cursa de Zürich-Alger, Mont Blancul apare din nori maiestuos. Parcă ar fi Olimpul. Aștepți să pătrunzi în lumea zeilor. Nu știu cum să-ți spun, crește din nori parcă. E fantastic."

„Furtuna, dincolo de hublourile avionului, e grandioasă. Îmi place furtuna. Veneam de la Roma. În față, în spate, front de furtună. La bord erau doi piloți tineri. Au găsit un culoar de liniște. În stînga noastră, noapte, fulgera fantastic, se lumina cerul ca rampa la teatru sub reflector. În dreapta, o fîșie imensă luminoasă, de crepuscul apocaliptic, brăzdată de geometria fulgerelor. Și pasagerii erau uimiți. În culoarul nostru era o liniște desăvîrșită, incredibilă. Ni se părea că nu se întîmplă nimic. Cînd a trebuit totuși să străbatem frontul, avionul părea o corabie prinsă de felii uriașe de apă. Se scutura din toate încheieturile. După ce am asigurat pasagerii, am început să citesc o carte. N-am înțeles nimic, dar eram constrînsă să nu mă gîndesc aiurea. Acel simțămînt de teamă anula emoția extatică."

„Cînd cerul e senin, în înserare, spre răsărit e o trecere de la albastru la bleumarin, cu licăr de stele ; în cealaltă parte apune soarele, cu toată gama specifică... nici nu-ţi vine să crezi că e acelaşi cer.“

Aici Daniel notă : „e adevărat, cînd am zburat de la Moscova la Tbilisi am trăit acelaşi spectacol astral.“

Apoi, despre unele relaţii dintre stewardese, de reţinut :

„Spre deosebire de celelalte compartimente de muncă unde lucrează multe femei şi unde, nu rareori, bîrfa este inevitabilă, la noi domină un spirit de colegialitate caracteristic. Cred că datorită naturii şi specificului, de ce nu, cu totul aparte al muncii noastre. Între cer şi pămînt, în momente de dificultate, cei pe care îi simţi alături sînt, nu cei firesc foarte dragi (copiii, soţul, părinţii), ci colegii de zbor. Cu ei împarţi totul, trăieşti, lupţi, speri să ajungi cu bine la destinaţie. Clipa ne adună şi creează un fel de solidaritate, în care esenţa umană, concentrată în dorinţa de supravieţuire, ne înstăpîneşte. Chiar dacă, şi se întîmplă deseori, nu te înţelegi prea bine cu una dintre stewardese, din o nimic şi unul de motive, dacă afli că a avut o cursă cu „probleme“, la aterizare îi spui un cuvînt care vine din suflet. Parcă am fi o a doua familie.“

„Uneori îţi formezi un unghi de vedere asupra unei însoţitoare de bord în mod indirect. Din spusele alteia sau altora. Aşa mi s-a întîmplat cu o colegă mai în vîrstă, o H. B., cum răutăcioşi le zic piloţii. O considerau arţăgoasă, veşnic pusă pe ceartă. Odată am zburat împreună de la Atena la Cairo. Mi-am dat seama că este o femeie foarte inteligentă, cultă, cu un dar deosebit de a povesti despre întîmplări şi locuri văzute. Mi-a vorbit foarte frumos despre New York, pe care nu-l cunoscusem pe atunci. Era teribilă, trăia frumosul. Din această cursă am început să o văd altfel. După aceea, şi în alte împrejurări, mi-am modificat optica. Colegii o credeau dură. Era, de fapt o timidă.“

„Sînt fete care, conduse numai de interese materiale, în oraşele străine, chiar dacă avem timp la dispoziţie, nu vizitează muzee, expoziţii, galerii de artă.“

Maiorul Pascal își oprise autoturismul de culoarea oului de rață în apropiere de Casa Scînteii. Era îmbrăcat cu un pantalon maron și o bluză crem. Se pregătea probabil să aștepte, dar Daniel apăru dintre arborii mici ai parculuș din stația autobuzului 49 barat. Sosise puțin mai înainte, avea sub braț un teanc de reviste și ronțăia biscuiți, din cei simplii, de un leu pachetul. Abia se urcă lîngă Pascal și acesta porni motorul, demară elegant, trecu prudent de intersecția de la Casa Scînteii și se așternu lung pe șoseaua București-Ploiești, înspre Otopeni. Cînd nu zbura, maiorul Pascal, cu zîmbetul său adolescentin, răsfrînt și de privirile ochilor mici, căprui, pătrunzători, îl aștepta pe Daniel dimineața, devreme, și mergeau împreună la Otopeni. Se împrieteniseră. Daniel era cucerit de simplitatea firii lui Pascal, de vorba sa cînd caldă, cînd energică, de acel încă neînțeles fior pe care navigatorul de pe IL-18 îl transmitea celor din jur. Se cunoșteau de mult, chiar de foarte mulți ani, dar un răstimp îndelungat nu se văzuseră. Daniel nu știa cum evoluase Pascal, nici unde se stabilise, după cum nu-i cunoștea preocupările, împlinirile, ori căderile. Se reîntîlniseră într-o dimineață de vară tîrzie, cu lumină puternică, sub un cer nedefinit, cînd soarele ardea intens, prevestind o zi de năduf.

Iată cum descrie Daniel în manuscrisul său această revedere.

A doua zi trebuia să merg la Casa Scînteii, la o editură. Era seară. Ședeam cu toții, priveam, nu mai rețin ce film, la televizor. Probabil că nu era deosebit de interesant pentru că Matei, foindu-se prin odaie, se opri în fața mea, îmi ceru o țigară o aprinse și se așeză alături, pe canapeaua vișinie.

— Ce faci mîine ? Iar nu te arăți pînă seara ?

Am rîs.

— Știi că de cîte ori vin la București am multe treburi de rezolvat.

— O, da, știu, făcu el malițios.

— Ei bine, mîine mă duc la Casa Scînteii.

— Cu ce mergi ? se interesă Matei, cu amabilitatea lui caracteristică, fiind dispus să-mi aleagă cele mai rapide combinații de autobuze.

— Cu 80 pînă la Gară și de acolo cu 81.

— De ce ? 36 ori 74 pînă la Magheru și de acolo cu 31. E mult mai simplu, economiseşti... timp și tu ai nevoie de cît mai mult timp, nu se abținu să adauge cu un surîs strengăresc, atit de luminos pe chipul lui oval, încadrat de păr lung, negru-albăstrui.

— Bine, puștiule, așa voi face. Mă feresc de rutină, iată de ce accept traseul tău.

A doua zi așa am făcut. În fond, cel mai nimerit autobuz pînă la Magheru era 36. Dar sosi mai înainte în stație 74 și, n-aș putea spune de ce, m-am urcat. Mai tîrziu aveam să-mi spun că totul fusese predestinat. Am coborît lîngă Hotel Intercontinental. Ca să ajung în bulevardul Magheru, trebuia să trec prin fața agenției TAROM. Mergeam, ca de obicei, fără să privesc prea mult în jurul meu, înregistram periferic siluetele care îmi intersectau drumul, cînd, în fața agenției, parcă ostentativ, cineva îmi bară calea. Am ridicat privirea, m-am oprit. Înainte-mi, un bărbat încă tînăr, căta la mine luminos. Nu l-am recunoscut în primele clipe, apoi am exclamat :

— Pascal, tu ești !

— Da, eu sînt.

Cred că ne-am îmbrățișat. Am schimbat cîteva fraze, firești după o îndelungată despărțire. Nu știam ce face, unde lucrează, nimic nu mai știam din viața lui, de cînd era strungar la Combinatul siderurgic din Hunedoara. Trecuseră ani mulți. M-a întrebat ce fac în București, dacă, între timp, nu mă stabilisem în Capitală. I-am spus că rămăsesem în același oraș din vestul țării și că recent îmi apăruse o carte. Aveam un exemplar în geantă, l-am scos (nu citise nici una dintre cărțile mele) și acolo, pe genunchiul îndoit, i-am scris o dedicație foarte caldă. I-am mărturisit că am de gînd să scriu o carte despre aviatori, dar numai despre piloții de cursă lungă.

M-a întrerupt zîmbind ciudat.

— Piloți de linie, e corect.

După o pauză, în care mă privi cu un aer ciudat :

— Știi că sînt aviator... de cursă lungă ?

Și rise. Atunci i-am recunoscut și ochii și zîmbetul de copil de-abia intrat în adolescență. Rîdea puțin stînjenit, ca demult, cînd, elev fiind, la tablă, răspundea nu tocmai exact întrebării profesorului. Rîsul lui, de atunci, și de acum, te dezarma, te cucerea. Parcă îl aud pe profesor spunîndu-i :

— Bine, bine, Pascal, văd că nu prea ai învățat pentru azi. Nu-ți pun notă, dar te însemn în catalog. Ora viitoare te ascult, dar te examinez toată materia parcursă. Șterge-o !

Și Pascal se îndrepta spre bancă, surîzînd și făcînd din ochi colegilor, în atmosfera destinsă de strengărescul lui farmec.

Am exclamat :

— Pascal, dragul meu, destinul cărții mele mi te-a scos în drum.

Iar el, nu mai puțin entuziast, și de revedere, dar și de proiectul meu ;

— Ce știi despre noi ?

— Nimic. Sau aproape nimic. Știu că sînteți niște oameni extraordinari, niște...

— Oho, nu te sfătuiesc să le spui așa oamenilor la care te voi duce, celor cărora te vor cunoaște. Sîntem oameni, ce naiba !

Da, așa era, aveam să văd în lunile următoare. Erau oameni, unii foarte deosebiți de noi, care nu zburăm decît ca pasageri, alții foarte deosebiți de colegii lor, zburătorii.

Și Daniel avea să adauge, undeva, printre zecile și zecile de file, acoperite cu scrisul lui mărunt, după cîteva luni, aproape un an, cînd se apropia de terminat cartea : „fără tine, dragul meu Pascal, aș fi scris-o mai greu. Dar tot aș fi scris-o."

Autoturismul rula lejer pe autostrada spre Otopeni. Ieșiseră din București, șoseaua se alungea cenușie, drumul devenise pentru Daniel familiar, îl parcursese de zeci de ori, făcea parte din viața sa cotidiană. Vegetația proaspătă se întindea de o parte și de alta a șoselei, iar din loc în

loc însemnele apropierii aeroportului Otopeni ! *Fly TAROM to Moscow... to Paris... to Frankfurt... to Amsterdam... to Istambul... to...* Pascal viră elegant și autoturismul său pătrunse pe drumul ce se desprindea din șoseaua București-Ploiești și ducea spre „Casa albă", cum îi ziceau piloții clădirii Aviației civile și, deopotrivă, spre aerogară. Clădirea aeroportului se ridica în fața noastră. Încă înainte de a ajunge la Otopeni. apropierea marelui aeroport se făcea simțită, își impunea prezența parcă printr-o altă culoare a cerului, prin spațiul imens care se desfășura lin, ca o apă liniștită prin siluetele alb-argintii ale avioanelor care decolau, ori veneau la aterizare, prin nu știu ce fior indefinibil, care îți cuprindea încet făptura.

— Ce program ai azi ? mă întrebă Pascal, după ce parcă mașina și după ce coborîrăm, îndreptîndu-ne spre intrarea laterală. rezervată personalului aeroportului.

— Vreau să-l fac pe Grigore Crivadia să vorbească.

— A, Grig. E un om aparte, exclamă Pascal sincer admirativ, fără umbră de invidie față de colegul lui mai în vîrstă. Poate să-ți spună multe. Trebuie să știi cum să-l iei. Nu-i prea place să vorbească despre sine, mai spuse Pascal, deschizînd ușa de la intrare și făcîndu-i semn lui Daniel să înainteze.

Amîndoi scoseseră legitimația din buzunar, gest inutil, deoarece Daniel era un om cunoscut.

— Te duci direct la Grig ? întrebă Pascal, după ce urcară cele cîteva trepte, de unde coridoarele se bifurcau, unele ducînd la etaj.

— Da, răspunse Daniel. Tu ce faci ? Unde ne regăsim ?

— Merg la detașament. Lasă că te caut eu. Între timp, vreau să întîlnesc niște oameni, să (i-i prezint. Tot de pe IL-18, știi, e detașamentul care a pus bazele TAROM-ului. Ți-am mai spus. Un fel de pepinieră. Și IL-62 și Tupolev și BAC și Boeing, cu ai noștri au pornit în lume.

— Bine. Vom vedea.

Daniel porni pe culoarul din stînga. salută cîțiva aviatori, ezită o clipă în fața ușii pe care scria TAROM-Pilot șef, bătu, nu i se răspunse, apăsă pe clanță, dar ușa era încuiată. Se îndreptă spre sediul companiei LAR. În ușă se izbi aproape de silueta unei fete care ieșea. Era brunetă, cu părul negru, lucios, avea ochii căprui, ori

negri, extrem de luminoși, nasul subțire, delicat, și sînii involți. Murmură cîteva cuvinte de scuză, fata îi zîmbi. Avea dinții albi, foarte regulați. Ochii îl priviră fără adumbriri, după ce ea se îndepărtă un pas, să-i cuprindă făptura înaltă. Așa a întîlnit-o Daniel pe Rica. Apoi tînăra fată l-a împins ușor, să poată trece. Era subțire, cu sînii mari, cu șolduri rotund alungite în linia coapsei.

— Hai, intră, se auzi glasul lui Grig, care se ivise din birou. Ce-ai rămas bouche-bée ? Parcă ți-ai întîlnit îngerul.

— Bună, Grig. Cine era ?

— Hai, intră odată, nu vezi că ai blocat ieșirea ?

— Ieșirea și intrarea, deopotrivă, se auzi din spatele lui Daniel o voce puțin iritată.

Grig îl conduse pe Daniel în birou, îl așeză într-un fotoliu adînc și împinse înaintea sa un teanc de cărți, reviste, pliante, albume și hărți.

— Uite, să ai de distracție cîteva zile, să mă lași în pace. Am mult de lucru.

Daniel apucă vraful și începu să-l cerceteze.

— Să știi că nici eu n-am timp de tine azi, Grig. Am trecut doar să te salut, simulă Daniel cu dezinvoltură.

— Cred că n-ai timp, murmură el, dar Rica nu mai revine azi.

— Rica ? Cine e Rica ?

Grig rîse copios :

—Dealtfel nu lucrează la noi, ci la TAROM.

— Mulțumesc de informație, Grig, și... pentru cărți. Cînd să ți le înapoiez ?

— Cînd crezi că nu-ți mai sînt trebuincioase.

De la detașamentul IL-18 Daniel urcă la restaurantul aerogării, unde i se spusese că îl aștepta Pascal cu un grup de piloți. Îi zări de jos, din sala spațioasă de așteptare, prin care lumina pătrundea bogat. Daniel urcă scara spirală și își făcu drum printre mese înspre piloți. Atunci l-a cunoscut pe Paul Sorianu, comandantul navei IL-18 IME, cu care avea să zboare peste cîteva luni la Constanța. Ceilalți erau : pilot pe IL-18, navigator pe IL-18, provenit din aviația utilitară, și pilot pe TU-154. Într-adevăr erau foarte tineri.

— Trebuie să ai spațiul în cap, să te orientezi în spațiu, nu în plan, altfel clachezi, treptat puterea de a raționa se diminuează.

— Secretul, dacă poate fi numit astfel, este să ai încredere în aparatul tău.

— Nu e suficient asta, e necesar să-l stăpînești.

— Orice cursă ridică probleme, nici un zbor nu seamănă cu altul.

— De ce ? întrebă Daniel.

— Foarte simplu, răspunse unul dintre aviatori, e simplu de tot. Parametrii care influențează un zbor sînt atît de mulți, „Jocul“ acestora diferă, dar avionul e un corp care zboară, ai decolat, trebuie să-l aduci la sol.

— Exceptînd momentele limită, interveni Daniel.

— Momentele limită sînt normale.

— Mi-aduc aminte, zise Pascal, eram un copilandru pe atunci, aveam șaptesprezece ani, elev la Strejnic. Unuia dintre colegi, după decolare, i s-a spart chiulasa de la cilindrul 4 în palier. Din nefericire nu și-a dat seama...

— Trebuia să observe ? întrebă Daniel.

— Sigur că trebuia să observe și să întrerupă decolarea. El a insistat, a imprimat avionului panta necesară decolării pînă la aproximativ optzeci, o sută de metri înălțime, avionul n-a mai răspuns la comenzi, s-a angajat în vrie și s-a prăbușit intrînd în pămînt. Am fost printre primii care au ajuns la avion.

A stat un an în spital. Vă spun sincer că nu m-a impresionat atît catastrofa în sine, cît m-a zguduit vizita la spital. Pilotul era complet zidit în gips, numai ochii, gura și degetele i se vedeau. Și încă ceva : eu ar fi trebuit să zbor cu acel avion.

— Există un destin, observă Daniel.

— Poate.

— Ce s-a mai petrecut la Strejnic după acest accident ? insistă Daniel.

— Zborul a fost oprit pentru cîteva zile. Elevii erau deprimați. Unii au renunțat la zbor și au plecat la alte treburi.

— Nu te-ai gîndit să renunți ? interveni cineva.

— Nu, defel. Asta e aviația, cu riscurile ei, n-ai ce face, răspunse cu stoicism Pascal. Pe cînd eram strungar

la Hunedoara, în combinat, am văzut destule accidente. În situații similare, ori renunți ori continui. Dacă nu ești foarte hotărît, în aviație n-ai ce căuta. În aviație sînt multe surprize. Trebuie să ai un caracter ferm.

— S-au schimbat multe în aviație, de atunci, interveni după o tăcere care amenința să se prelungească, pilotul de pe TU—154. Avionul se ducea cu palmele, azi, datorită automatizării, se zboară cu capul.

— Oricum, avionul se simte cu întreg corpul, ca orice mașină...

În clipele de tăcere care au urmat, se auzi distinct forfota, zumzetul de jos, din sala de așteptare. Sosise o cursă de Paris și alta de Istambul. Un grup de piloți de la Panam se așeză la o masă din apropiere. Li se aduse whisky. Erau tineri, blonzi, înalți.

Pilotul de pe IL-18 își consultă cronometrul :

— Mai pot rămîne o jumătate de oră. La noapte plec în cursă.

— La Cairo ?

— Nu, la Abbu Dhaby.

— Abbu Dhaby ? făcu mirat Daniel. Unde Dumnezeu e acest loc ?

Paul Sorianu surîse condescendent :

— În Emiratele arabe din Golful Persic. De ce nu mergi odată cu noi ? Nu crezi că ar fi interesante șapte ore de zbor, noaptea, fără escală ?

— Să știi că nu ești primul care îmi propui. Cineva m-a invitat să trec Atlanticul. Dar... crezi că îmi ajunge numai invitația voastră ?

— Lasă, se aranjează asta, zise Pascal convingător.

— Vom vedea.

— Ești sceptic ?

— Mda.

— Ce ? Ai și învățat să ne cunoști la toate nivelele ?

— Hai, terminați.

— Pentru că am ajuns la „acel nivel", ți-aș spune ceva, dar, cu o condiție, i se adresă pilotul de pe TU-154 lui Daniel.

— Hai, dă-i drumul ! Care condiție ?

— Să nu o scrii.

— S-a făcut. Te ascult.

— Pilotul, ca om, nu poate fi dus permanent către limita maximă de rezistență. O statistică internațională demonstrează că peste 90 la sută din accidente s-au datorat greșelilor de pilotaj. Din acest procent, cam 80 la sută au fost urmarea uzării echipajului.

— Da, OACI *, la care toate companiile de zbor aderă, a publicat, printre altele, o serie de norme referitoare la munca personalului navigant.

— Cu caracter de recomandare.

— Da, e adevărat. Se spune acolo că timpul de muncă este de treisprezece ore pe misiune de zbor. În acest timp intră pregătirea preliminară a cursei, preluarea navei, zborul efectiv, timpul de escală și predare a navei la cap de linie.

— Un amănunt : Transportarea unui echipaj, pentru a rămîne într-un anumit loc, se încadrează tot în timpul de muncă.

— Pe compania TAROM s-a stabilit timp maxim de muncă, în condiții deosebite, paisprezece ore.

— În realitate, se depășește destul de frecvent. Și apoi, TAROM-ul ne dă dreptul numai la zece ore de odihnă și recuperare.

— Bine, băieți, zise Daniel. Eu mai rămîn cu maiorul Pascal. Ne vom revedea, desigur. Cu bine. Cer senin.

Și Daniel ridică policarul de la mîna dreaptă, închizînd celelalte degete. Era un semn schimbat între cei ce zboară — piloți și stewardese — arătînd că totul este normal. Era, în același timp, și manifestarea spontană a unei comuniuni sufletești.

Daniel s-a despărțit de Grig, în seara aceea, tîrziu. Rămăsese singur și pășea pe una din aleile imensului parc din regiunea lacurilor. Întunericul încă nu topise definitiv contururile ierburilor, arbuștilor, arborilor. Apa lacului lucea în reflexe mate. Numai retina le înregistra. În auz, cînd și cînd, un foarte vag clipocit dinspre malurile betonate. Trecea cu silueta lui înaltă pe sub sălciile aplecate.

* OACI = Organizația internațională a aviației civile.

Ramurile subțiri și lungi se desfăceau în foșnet abia simțit peste umerii lui. Călca absent la tot ce se petrecea, ori, mai de grabă, nu se petrecea, la ora aceea, în jurul lui. Grig i se destăinuise, lepădîndu-și crusta aceea de împrumut, ca o armură grea, pe care o îmbrăcase de la accident. Era o ființă, așa cum intuise Daniel, fără ascunzișuri în straturile sale intime, un pilot de mare clasă, modest, dar conștient de marile lui rezerve lăuntrice și profesionale. Pentru el aviația fusese o vocație manifestată foarte de timpuriu. Era dintr-o familie de aviatori și zburase pentru prima oară cînd avea patru ani. În clasa a patra de liceu urma cursurile de planorism și, peste cîțiva ani, a început zborul cu motor, la Popești-Leordeni.

„A, spusese el, cît de necesară ar fi o secție de piloți ingineri în cadrul Politehnicii. I-am simțit lipsa, toți din generația mea. Să știi că în alte țări, cu mari tradiții în aviație, există. De pildă în U.R.S.S. și Anglia, în Statele Unite."

„Mi-aduc aminte că, de la patru ani, în somn visam avioane... Tata a fost de acord, mama nu. Tata mi-a zis să fac aviație numai dacă sînt convins că ăsta e drumul meu. Dacă astăzi ar ști, n-ar avea ce să-mi reproșeze."

„Ne irită cînd se vorbește despre noi în termeni bombastici. Viața noastră nu se reflectă nici în cărțile care s-au scris despre noi, nici în filme. Nu se reflectă exact trăirea noastră, sentimentele noastre, care sînt altele cu fiecare zbor."

„Eu unul, ca și ceilalți colegi ai mei, nu am nevoie de laude. Dar meritele noastre trebuie recunoscute. Ne putem compara cu un țăran. N-are nevoie de laude. El știe că brazda așa trebuie să iasă."

„Aviația este o meserie foarte frumoasă... Un pictor poate fi acceptat sau nu de generațiile viitoare. În aviație, la fiecare zbor ai o satisfacție, trăiești un simțămînt de bucurie. Ți-ai împlinit opera. Tot consumul imens de energie, cît stai cățărat în *teava* aceea la opt-nouă mii de metri, îți dă o sfîrșeală, care în momentul aterizării devine o stare de mulțumire, de satisfacție similară unui creator care a realizat ceea ce și-a propus."

Daniel mergea și căuta să rememoreze cuvinte, fraze. Trăia o ciudată stare de neliniște. N-ar fi putut spune care din momentele trăite în cursul zilei, ori în ultimele zile, lucraseră în acest sens. Oricum, Grig se afla în sîmburele acestei stări, poate el constituia chiar izvorul stării de neliniște. Dar, de ce neliniște ! Sau el, Daniel, nu era capabil să-și definească simțămintele, nuanța acestora ? Grig ajunsese pentru el un soi de obsesie, de revoltă împotriva unor forțe oarbe ale destinului. Dintre atîția, tocmai Grig fusese marcat arbitrar, să-și tîrască aripa, să nu se mai poată desprinde de pămînt. Omul care își începuse zborul în visul copilului de patru ani.

Daniel se oprise sub o salcie, ca sub un clopot vegetal. Șuvițele lungi, subțiri, verzi, începuseră să se legene sub o briză stîrnită pe nesimțite. Mai întîi nu sesiză unda de răcoare și nici jocul suav al ramurilor. Brațele sale, degetele apoi se mișcară și prinseră firele lungi și verzi. Le reținea o clipă, le elibera, lua altele. Încet, își dădu seama de locul unde se află. Grig nu mai era. Dar rămăsese atmosfera aceea de vrajă a marilor lui drumuri, a lungilor drumuri albastre sub ceruri înalte: Singapore, Sidney, Kuweit, Bahrein, New York.

Ieși de sub salcia enormă și abia atunci zări oglinda cenușie a lacului, mai limpezită sub lumina difuză a lunii, pe care jucau nefiresc contururi și umbre în forme bizare. Parcursese, nu știa cît, din lungimea sinuoasă a aleii. Începu să distingă pete de culoare. N-ar fi putut spune dacă erau o prezență reală, ori o proiecție lăuntrică, tulburc încă. Se opri. Parcă voia să se trezească. Atunci simți lîngă el, alături de el, o siluetă. Își apăsă pleoapele. Deschise ochii. O văzu. Era foarte aproape, parcă ieșise din propria lui ființă. Nu era o prezență străină. Liniile trupului, ovalul feței, nasul subțire, buzele cărnoase, le cunoștea. De mult le cunoștea. O reîntîlnea după o îndelungată despărțire. Ochii acelei făpturi care apăruse din timp, ori care nici nu-l părăsise, îl priveau direct, cu reflexe de lumină care, deși stranie, era liniștitoare. Fata își ridicase ușor capul și îl cerceta stăruitor. Ea nu-l recunoștea ? Voia numai, pipăindu-i cu privirile, materializate, chipul, statura, să se convingă dacă omul din fața ei era așa cum îl lăsase, ori purta accente, amprente stră-

ine, necunoscute ei ? Îi prinse mîinile. Daniel nu schiță nici o rezistență. Visa ? Își apăsă degetele osoase în palma ei. Își desprinse mîinile, îi urmări linia gîtului, umerii. Și-o apropie, aplecîndu-se. Carnea ei îi era cunoscută. O strînse la piept cu disperare. Parcă n-ar mai fi vrut s-o piardă. O pierduse cîndva ? Buzele lor se regăsiră sălbatic.

La etajul trei al unei clădiri năpădite de verdeață se opriră. Tînăra femeie scotoci în poșetă, scoase cheia și descuie. Păși într-un hol lung, luminat difuz. Pe latura dreaptă a peretelui se ridicau în direcții radiare trei frunze lungi, ca trei linii ale unui cadran neștiut, cuprinzînd peretele, de jos, pînă sus. Un covor moale înăbușea pașii. Daniel fu prins de mînă și purtat de-a lungul holului pînă la ușa din față, care era întredeschisă. Femeia ciudată o împinse și, împreună, păși în odaie. Era lungă, dreptunghiulară. Și aici ardea aceeași lumină spectrală, în unghiul dintre doi pereți, aproape de o imensă draperie, grea, care acoperea un întreg perete. Draperia din două bucăți rămăsese puțin despărțită într-o linie asimetrică, prin care se ghicea un cer, acum spuzit de stele. În direcția opusă, aproape de ușă, era o canapea foarte joasă, largă, acoperită cu o cergă vărgată. Daniel vru să se așeze.

— Dezbracă-te, șopti ea, sărutîndu-l sălbatic, strivindu-i buzele, anihilîndu-i respirația.

Abia desprinzîndu-se din încleștarea trupurilor, în cîteva mișcări alunecînde, ea rămase goală. Lumina aceea voalată, parcă sporise în intensitate, atît cît să contureze un trup desăvîrșit, ale cărui linii fugeau, reveneau, se rotunjeau, ori se alungeau la infinit. Ochii ei îl priveau tot timpul, adînci, cu pupila mărită, împrăștiind o lumină ciudată. Buzele întredeschise aveau un tremur imperceptibil.

— Iubitul meu, de negăsitule, aflatule, auzi din mari depărtări Daniel...

Cînd își reveni, văzu pe perete un tablou imens, cu o ramă masivă aurie. Se trezi, chemat de acest tablou. Privi. Absorbit. Reprezenta o succesiune de siluete mari,

masive, una în spatele celeilalte, într-o cromatică diferită, din ce în ce mai extompată, fără să se piardă. Nu sesiză cînd o lumină puternică inundă tabloul, i se părea că lumina țîșnește chiar din acele siluete. În fond era una și aceeași, multiplicată la nesfîrșit : un Budha masiv, în diferite ipostaze de devenire, accentuate cromatic și pierzînd din intensitate, cu un pîntec enorm, capul voluminos, ochii întredeschiși, gura cărnos arcuită.

— L-am adus de la Rangoon, auzi un glas ca de foarte departe. E Budha Sakyamuni.

Tresări. Se întoarce. Jos, pe o blană albă de urs polar, stătea goală, adunată, femeia aceea tînără. O privi. Ochii lui Daniel se luminară. Șopti :

— Rica...

Tînăra femeie îi prinse mîna, își înclină capul și i-o sărută. Se ridică apoi, neauzit, ieși, reveni cu o ceașcă aburindă.

— Bea, zise.

Daniel sorbi. O aromă necunoscută de plante îi invadă cerul gurii.

— Îți place ? Nu e decît un ceai.

Așteptase în picioare, lîngă Daniel. Se îndepărtă și aprinse într-o cățuie cîteva fire de santal. Fumul albicios, subțire, străveziu ca o respirație, se înălță șerpuind, pierzîndu-se undeva în odaie.

Singapore, 1975. O căldură toropitoare, deși era dimineață, foarte devreme. Pe străzile orașului situat, poate, la nici două grade deasupra Ecuatorului, umbla mulțime pestriță, dominantă fiind, desigur, rasa galbenă. Malaiezi, birmanezi, tailandezi, cambodgieni, vietnamezi, javanezi. Majoritatea covîrșitoare o forma populația de origine chineză. Greu pentru un ochi de european să facă o distincție. Cerul era senin, înalt, încă albastru. Vegetația opulentă, păstoasă, cu seve grele, curgînd parcă extrem de lent în vasele lemnoase. Palmierii și cocotierii foarte înalți. Flori de o intensitate cromatică violentă, roșii, galbene, mov, albe pur, cu parfumuri amețitoare. Acea forfotă pestriță, îmbrăcată în pînze subțiri, colorate viu. Indigenii, cu tenul măsliniu, arămiu, cu tăietura oblică

a ochilor ca două lame de cuțit, cu pomeții obrajilor, la unii, foarte proeminenți. Pe unele străzi circulația era intensă. Singapore, la capătul sudic al peninsulei Malacca, la întretăierea atîtor căi maritime și aeriene, poartă spre nord și spre sud, legînd Asia de Australia. La toate acestea — și probabil și la altele — reflecta Grig strecurîndu-și cu dezinvoltură făptura lui masivă printre trecătorii care foiau dintr-o parte într-alta pe bulevardul străjuit de palmieri. Sosise, de curînd, cu echipajul său, și avéau să plece, pe un IL—18, la Sidney. Era primul echipaj român care zbura în Australia, și el, cel dintîi comandant de echipaj. Ochii săi albaștri erau limpezi ; s-ar fi putut reflecta în ei orice siluetă, orice crîmpei de peisaj ca într-o apă cristalină. Un surîs îi lumina linia fină a gurii. Gropița din bărbie nu îi înăsprea chipul, ci, dimpotrivă, îi dădea un aer adolescentin. Venise ca pasager de la București, făcînd o escală la Bombay, cu un avion Lufthansa DC—10, după vreo șaptesprezece ore de zbor. Avea încredere în sine și în echipajul său. Nu ar fi tăgăduit, dacă l-ar fi întrebat cineva, că trăia, cu anticipație, emoția. Era cel dintîi pilot român pe această linie și avea să zboare cam nouă ore, într-un cer necunoscut. Știa că, în străinătate, pilotul e asemenea unui trimis al țării sale. Impresii, păreri, convingeri, despre țară și oameni, străinii și le conturează, le clasifică, le compară, în funcție de ceea ce le spune, ca prezență spirituală și chiar fizică, pilotul român.

Grig continua să meargă, fără un țel bine fixat, pe bulevarde, pe străzi, să intre în temple, muzee, să vadă, să cunoască. Era o sete simțită încă din anii foarte tineri de zbor, rămasă, amplificată cu timpul. Devenise un obicei. Ori de cîte ori se afla pentru întîia oară într-un oraș străin, dintr-o țară străină, sau, chiar dacă mai fusese, simțea o desfătare lăuntrică deosebită să vadă ori să revadă muzee, palate, expoziții. Într-un astfel de moment se afla acum, cînd simți pe umăr o atingere lină, ca de-o aripă de pasăre zburătoare. Se opri, se întoarse. Înainte îi stătea o femeie tînără, nu prea înaltă, cu pielea atenuat măslinie, cu ochi negri fascinanți, în care lumini minuscule se aprindeau și se stingeau, înfășurată într-un sari cu flori mari, roșii, cărnoase, pe un fond galben, care se

mula pe un trup superb. În cea mai desăvîrşită engleză, întrebă :

— Unde este Daniel, te rog ?

Grig rămase descumpănit. Trecerea de la o stare în care impresiile, senzaţiile venite din afară, nu avuseseră cînd să se decanteze şi să capete forme, la realitatea care îşi impunea oarecum brutal prezenţa, produsese o ruptură de planuri. Văzîndu-l că o priveşte ca pe o fiinţă venită din alte lumi şi crezînd că nu a înţeles, femeia necunoscută — javaneză, poate — repetă :

— Spune-mi, te rog, unde este Daniel ?

Grig îşi revenise şi avusese clipa necesară să o privească mai atent. Zîmbi, fără a căuta să-şi ascundă uimirea în faţa tinereţi de frumuseţe zeiască.

— Daniel ?

— Da, Daniel O'Hara, de la Panam, stărui ea. Aţi fost aseară împreună, nu ?

— E adevărat, murmură Grig. Da. Daniel O'Hara, şi nu îşi ascunse sieşi un sentiment de invidie pentru pilotul american de care această femeie se interesa cu insistenţă nedisimulată.

— L-am căutat la hotel,.dar...

— Poate a plecat, încercă Grig.

— Nu, n-a plecat, ştiu sigur.

— Miss...

— Ka-Ry, murmură gutural strania apariţie.

— Miss Ka-Ry, îţi spun drept, Daniel nu mi-a pomenit nimic despre intenţiile lui, despre ceea ce are de gînd să facă aici, la Singapore.

— Dacă îl întîlneşti, totuşi...

— Îi voi spune că îl cauţi...

— Nu, nu-i spune nimic, se răzgîndi Ka-Ry. Mulţumesc.

Se îndepărtă parcă plutind şi intră într-unul din numeroasele magazine de covoare orientale. Grig mai observă cum negustătorul, care şedea înaintea uşii aşteptînd posibilii cumpărători, se înclină adînc în faţa ei, invitînd-o să intre.

„Miss Ka-Ry, Miss Ka-Ry", mai murmură Grig şi îşi continuă drumul spre un bazar tipic mărilor sudului.

ivit după ce traversă un fel de piaţetă pestriţă, foarte aglomerată.

Grig îl întîlnise, într-adevăr, pe Daniel O'Hara în ziua precedentă, în timp ce, împreună cu echipajul, căuta camere la un hotel. Tocmai urca scările unuia, cînd, făcîndu-şi loc printre călătorii indigeni şi mai mulţi străini, se izbi aproape piept în piept cu pilotul american. Se revedeau după cîţiva ani. Reîntîlnirea îi bucură pe amîndoi deopotrivă.

— Grig, exclamă Daniel O'Hara, expansiv ca un meridional, contaminat parcă de soarele torid şi peisajul luxuriant. Stai, nu-mi spune, vreau să-mi reamintesc unde ne-am întîlnit ultima dată.

— Hello, Dan, asta zic şi eu surpriză. Ce mică e lumea !

— Ştiu..., făcu mulţumit de sine Daniel O'Hara. Ştiu unde ne-am văzut. Era la...

— La...

— Era la Stockholm...

— Ai dreptate, la Stockholm...

Grig îşi prezentă colegii de echipaj. Daniel îi invită pe toţi la un whisky pe terasa hotelului, unde abundau uriaşe flori tropicale.

— Să nu-mi spui, făcu Daniel O'Hara, că locuiţi în acest hotel, cu mine.

— Nu, răspunse Grig. Tocmai am sosit şi ne căutam camere.

— Cum ? ! Vă căutaţi camere ? Voi vă căutaţi camere ? Dar nu vi le reţine din timp compania voastră de aviaţie ? Nu se stipulează în contract cu partenerul străin această clauză ?

— Păi, să vezi, bîigui Grig..., e prima dată...

— Haideţi cu mine, îl cunosc pe proprietarul hotelului.

— Nu e nevoie, protestă Grig, ne descurcăm noi.

— O.K., vă aştept pe terasă.

După-amiază căldura devenise de nesuportat. Grig nu se putea odihni. Băuse pahar după pahar sucuri de ananas şi banane, cu mari cuburi de gheaţă. Se hotărî să coboare la ţărmul oceanului, crezînd că prezenţa apelor va aduce

o boare răcoroasă. Îl căutase pe Daniel O'Hara, trecînd peste dorința exprimată de Ka-Ry, să-i povestească întîmplarea. Pilotul american nu era la hotel. Coborînd scările, îl văzu pe terasa năpădită de vegetația luxuriantă. Ședea într-un fotoliu de bambus, cu paharul plin, probabil cu whisky. Părea toropit.

— Hello, Dan !

Grig trase un fotoliu și se așeză. Îi vorbi despre Ka-Ry.

— Da, făcu el reținut, m-a găsit. Mi-a spus și de tine.

— O cunoști de mult ?

— Nu știu. Cred că de mult.

Tăcerea părea să se prelungească. Grig, remarcînd, nu fără nedumerire, totala schimbare a pilotului american, schiță un gest de salut, cu gînd să plece.

Atunci Daniel O'Hara, fără să fi observat intenția lui Grig, zise, parcă mai mult pentru sine :

— Nu m-am întrebat niciodată de cît timp o cunosc pe Ka-Ry... Am însă certitudinea că (nu mă întreba de unde și cum am dobîndit-o) dacă într-adevăr fiecăruia îi e hărăzită în viață o femeie, atunci Ka-Ry este femeia mea... Și eu, omul ei.

— Uite-o, Dan ! Vine înspre noi. Mă duc, zise precipitat Grig, ridicîndu-se din fotoliu.

— Nu, nu, rămîi, insist.

Daniel O'Hara se ridică la rîndul său. Făcu cîțiva pași în întîmpinarea acelei făpturi cu adevărat fascinante.

Ka-Ry purta îmbrăcăminte europeană, o fustă de un alb imaculat și o bluză foarte transparentă, mov pastelat. Pe cap, o pălărie din pai de orez, cu boruri mari, nu atît de mari încît să nu-i reliefeze ovalul mic al feței. Fusta era strîmtă și arcuită pe linia șoldurilor, pe coapsa prelungă. Daniel, care înaintase cîțiva pași, se oprise ca hipnotizat. Ka-Ry venea parcă plutind într-un ciudat mers, mai mult aerian. Își prinseseră mîinile și nu rosteau un cuvînt. Doar ochii lor trădau intensitatea clipei. Grig rămăsese pironit locului, stînjenit. Avea senzația nu numai că este inutil, dar că prezența sa impietează un astfel de moment, de o intimitate psihică rar întîlnită.

Strania femeie, fără să pară că se sustrage clipei prelungite spre paroxism și fără să-și desprindă mîinile

dintr-ale lui Daniel O'Hara, se îndreptă — iar el o urmă supus — înspre locul unde Grig aștepta.

— Hello, Grig !

— Hello ! răspunse cu greu pilotul român, hotărît să se smulgă și să iasă din vraja pe care fără voie, cei doi o țesuseră ca un halou în jurul lor.

Dar nu izbuti să plece. Ka-Ry îi invită și insistă să se așeze în fotoliile largi și joase de bambus. Cu o volubilitate neașteptată, spuse că hotărîseră să meargă împreună, „și dumneata", accentuă privindu-l pe Grig — care simți un fior fulgerîndu-l — să viziteze un templu vestit din insulă. Zadarnic încercă Grig să protesteze, invocînd graba plecării de a doua zi, Ka-Ry nu voi în nici un chip să cedeze. Peste cîteva minute toți trei părăsiră terasa hotelului „Floare de lotus" și porniră, traversînd grădini răcoroase cu arbori giganți, în care păsări viu colorate ședeau toropite, spre marginea insulei.

Urcară trepte acoperite de ierburile care păreau să ia în stăpînire totul. Ajunseră. O terasă largă se întindea sub arbori, mărginită în părți de două bazine sacre. Unul din zidurile împrejmuitoare era aproape ruine, arcadele dispăruseră. Nu mai rămăseseră decît cîțiva stîlpi și niște resturi murale acoperite de basoreliefuri. Aceste basoreliefuri și turnurile cu patru fețe alcătuiau farmecul straniu al templului. Ele acopereau nu numai zidul gros al galeriei exterioare de la primul etaj, ci și al celui de-al doilea, concentric cu primul, astfel construit încît parcurgîndu-l făceai de două ori înconjurul templului. Umezeala înverzise pietrele. Basoreliefurile reprezentau scene diferite : dansuri sacre, recepții, bătălii nautice, cu luptători în lungi pirogi, serbări, tinere fete și femei în jonci. Zei, apsare, scene mitice. Pe chipul lor se oglindeau liniștea interioară ori o voluptoasă așteptare. Imagini extraordinar de vii, care demonstrau o îmbinare a naivității artistului milenar cu un realism deseori îndrăzneț. Ca de pildă această căprioară pe care vînătorii o transportau cu picioarele legate și suspendate de un lung baston.

Printr-una din cele cinci scări urcară la etajul al treilea. Li se înfățișă priveliștea cea mai emoționantă și derutantă pe care și-o poate imagina un european. Domi-

nau arcadele galeriilor de la etajul al doilea, iar de acolo, din toate părțile, valurile pădurii și ale oceanului înconjurau insula de piatră.

Daniel și Grig înaintară vrăjiți printre turnurile care se ridicau împrejur, ascunzîndu-se, aliniindu-se, unele urcînd de la etajul inferior, altele dintr-o halucinantă terasă. Din unghiurile din care priveau, pilaștrii înfățișau chipuri omenești, din față, din profil, unele în soare, altele în umbră. Unele surizîndu-le, altele dominîndu-i, părînd a-și apleca ochii spre ei. Chipurile acestea măsurau, unele, 1,90 m, fără tripla coroană pe care o purtau pe cap. De urechi le atîrnau lungi și grele pandantive.

Ploile repetate, zeci de ani, secole, șterseseră pleoapele, iar ochii păreau închiși, ori cu privirile aplecate pe surîsul etern prins pe buzele groase și senzuale.

Printre aceste sculpturi de dimensiuni uriașe, chipul repetat al lui Buda, senin, privind dincolo de lume.

Fiecare ipostază a Divinului părea ar fi spus: „Coboară în mine și vei cunoaște visul infinit și salutar". Și aceste nerostite cuvinte se repetau în toate punctele cardinale, în toate straturile înălțimii, în lumina zilei și în întunericul nopții.

„Surîsul înțelepților e asemenea florilor arborilor sub limpezimea tremurîndă a stelelor în noapte", murmură Ka-Ry.

„Încercați să vă imaginați, continuă ea, viața aici, cu secole în urmă. Cu multe secole. Urmăriți-mă. Urmați-mă", murmura ea, și glasul venea parcă din afund de lumi. Rostea cuvintele uneori calm, stăpînite, alteori se precipitau, se intercalau cu altele necunoscute celor doi piloți, expresii, frînturi dintr-o limbă numai de ea știută. Brațele i se unduiau, descriau linii, cercuri și ovale, degetele, sub impulsul unei trăiri imposibil de bănuit, luau forme ca în dansurile sacre.

Cînd și cînd urechile celor doi bărbați prindeau sensuri distincte. „Închideți ochii și obișnuiți-vă să desprindeți contururi, mișcări. Asceți însărcinați cu pregătirea ceremoniilor fastuoase. Cei ce aduc sacrificii și astrologii, marele preot. Păzitorii aurului, ai focului sacru. Cei ce poartă apa pentru abluțiune, împletitorii de ghir-

lande. Iată femeile : acelea care macină orezul, cele care îl aleg, păzitoarele. Alţi slujitori : cei care au grija manuscriptelor, care aduc betel. Noaptea, purtătorii de torţe. Scribii. Unora li se îngăduie să locuiască aici, alţii locuiesc în satele aparţinînd templului.

Să nu credeţi că artiştii au sculptat fără rost în ziduri mii de apsara, dorinţe omeneşti materializate. Ele freamătă astăzi din nou, îşi regăsesc aurul podoabelor, supleţea mişcării, şi dansurile de pe basoreliefuri continuă sub ochii noştri. Femeile care cîntau la instrumente cu coarde se alcătuiau în mai multe clase. Mai erau cîntăreţe, muzicieni, cîntăreţi, declamatori, cei care cîntau imnele."

Ka-Ry tăcu. Grig o privi. Pleoapele ei erau închise. O lumină stranie îi împurpurase obrajii, buzele, chipul palid-măsliniu. Îl privi pe Daniel. Aceeaşi paloare. Grig se cutremură.

— Să mergem, spuse şi făcu un pas, înlăturînd energic cu mîna o ramură bogată în frunze, care scoase un sunet aproape metalic.

Se întoarse. Ka-Ry şi Daniel nu se desprinseseră de pe dalele enorme de piatră. Strigă :

— Daniel !

Pilotul american tresări.

— Să mergem ! strigă iar Grig.

Daniel privi străin în jur. O văzu pe Ka-Ry, un surîs îi destinse buzele. O luă de mînă şi toţi trei înaintară. Merseră cîtva timp în tăcere. Deodată Ka-Ry se opri, arătă cu mîna spre zidul din faţă. Piatra era înverzită, cu greu se descifrau semne necunoscute. Ka-Ry le citi într-o limbă cu sunete guturale, apoi le traduse în engleză, cu efort, căutînd echivalenţe, revenind, nemulţumită parcă : „Pădurea de bananieri freamătă în aer, imnele de slavă urcînd pînă la cer, cîntecele melodioase pe care le acompaniază instrumentele de coarde, dansatoarele care le însufleţesc, totul aminteşte de lumile lui Indra."

A doua zi, pe o ploaie dezlănţuită brusc, ca la tropice, cu trăsnete şi fulgere, avionul IL—18 YR—IMA, pilotat

de Grig, a decolat de la Singapore cu destinația Sidney. Liniștea stăpînea în cabină și concentrarea se putea vedea pe chipurile celor cinci membri ai echipajului. Radiotelegrafistul păstra cu solul legătura tot timpul. Navigatorul și mecanicul de bord îi transmiteau lui Grig datele necesare. Grig asculta și reținea ce considera util. Calmul lui desăvîrșit imprimase în sufletele celorlalți din cabina strîmtă a uriașei păsări metalice stăpînire de sine, luciditate. Știau ce trebuie să facă fiecare, în astfel de situații. Centrii de furtună erau ocoliți de Grig fără prea mare dificultate și fără să se abată simțitor de la ruta aeriană. Avionul era însă scuturat strașnic.

— Acum să te văd, căpitane, ce scăldătoare ai avut, zise copilotul, un bărbat tînăr, cu fața puțin palidă. Sîntem pe mîna ta.

— Copii, spuse Grig, țineți-vă firea, rezistă „cuțumia".

După douăzeci de minute de la decolare, furtuna încetă la fel de brusc cum izbucnise. Cerul se însenină, vizibilitatea era perfectă. Avionul zbura la o înălțime calculată de Grig în așa fel, încît să se poată vedea puzderia de insule din Marea Javei, care se întindea între Sumatra, Java și Kalimatan.

Înainte de a depăși Sumatra, avionul se ridicase la 7 600 metri altitudine. Zborul decurgea acum normal. Cele patru motoare ale aeronavei torceau molcom, elicele descriau cercuri perfecte, înșurubîndu-se în aer. Deodată Grig tresări. Înainte de a scoate un sunet, auzi exclamațiile de uimire ale radiotelegrafistului și copilotului. Mecanicul de bord și navigatorul rămaseră uluiți. Un fenomen, de care puțini au parte, poate o singură dată în viață, li se înfățișa ochilor. Mult deasupra aeronavei, lateral în dreapta, se înălțau, pornind de la suprafața oceanului, colonade de nori, turbioane, unind oceanul cu înaltul cerului. Aeronava pilotată de Grig zbura la o distanță de 150—200 km de aceste nemaipomenite coloane. Privind spre punctul terminus, în înălțime, văzură uriașe pălării ce păreau așezate deasupra lor, astfel încît arătau ca inimaginabile ciuperci.

— Băieți, zise Grig cu respirația reținută, aveți grijă. Să privim drăcia asta cît mai liniștiți.

După primele minute de uluire, echipajul își reveni. Priviră cu ochi cît mai lucizi. Știau că piciorul ciupercii, ciupercile în întregime, nu sînt decît curenți deosebit de puternici, care ar putea rupe un avion în cîteva clipe. Erau curenți de aer răsucindu-se în spirală cu o iuțeală năucitoare, încît dădeau senzația că toată această mulțime de coloane este dintr-o singură și imaterială alcătuire.

— Cred că au o înălțime de peste opt mii de metri, spuse Grig, măsurîndu-le din privire.

Apele oceanului erau de un verde închis, nefiresc pe alte meridiane. Soarele tropical strălucea orbitor. La bază, coloanele aveau un diametru mai redus decît în înălțime. Prin acest picior transparent se răspîndeau irizații solare. Cu cît urcau turbioanele dobîndeau culoarea marmurei, alb-cenușie. De aici, impresia de templu antic, pe o deschidere fabuloasă. Printre aceste coloane uriașe, cerul, de un albastru desăvîrșit, umplea spațiile. Cu cît coloanele se ridicau, nuanța marmurei se închidea în degradeuri pînă la cenușiu închis, negru. Grig observă că avionul străbătuse, paralel cu acest templu, peste cinci sute de kilometri, sub cerul austral. Soarele începuse să alunece înspre vest. Marmura coloanelor răspîndea acum reflexe roz-sidefii, iar pălăria imensă se deschisese înspre cenușiu.

— Desfid orice pictor care ar îndrăzni să afirme că își poate măcar imagina o astfel de paletă, spuse, mai mult șoptit, căpitanul aeronavei.

— Mă simt ca Guliver în țara piticilor. Dar nu am aceeași senzație ca printre zgîrie norii de la New York.

— Sîntem prea departe, și apoi zgomotul motoarelor nu ne îngăduie să ne dăm seama dacă turbioanele sînt sonore. Ar fi fantastic !

— Cum m-aș simți în apropierea lor ? Parcă ar fi plante carnivore.

— Nu-mi inspiră senzația unei liniști totale. Trebuie să fie un iad acolo. Forțe capabile să facă bucăți un avion.

— Le privesc continuu. Simt o undă de reverie. Dar nu mă aflu în interiorul unui templu, ci în fața lui. Parcă m-aș găsi pe Acropole.

— Parcă asist la un concert simfonic, o muzică modernă într-un cadru antic.

— Eu nu trăiesc o stare de reculegere. Știu ce iad este acolo.

— Zburăm de vreo trei sferturi de oră pe lîngă aceste imense coloane. Sîntem perfect stăpîni pe avion. Turbioanele acelea nu ne afectează cu nimic. Nu trebuie nici să le traversăm, nici să aterizăm în mijlocul lor.

— Dacă ar trebui să aterizez acolo, le-aș ocoli. În nici un caz n-aș putea ateriza acolo.

Apoi, sub ei, întunericul a coborît pe neașteptate, ca la tropice. Amurgul se prelungea însă în înălțime. Jos, pe pămînt și pe ocean, era noapte acum. Cînd pentru toată lumea era noapte, sub cerul austral avionul IL—18 YR—IMA zbura încă în lumina solară, pînă ce întunericul a luat în stăpînire întreaga boltă. O puzderie de stele sticlind se iviră din neant.

— Ce minunat ! Dacă aș întinde mîna, sînt convins că aș cuprinde în palmă o stea !

— Nimic nu e în plus. Totul e perfect făcut, așezat, proporționat.

— E plăcut, foarte plăcut în această ciudată noapte răcoroasă.

— Acum, în august, la noi acasă e vară. În Australia e spre primăvară.

— Am plecat din vară în primăvară !

— În loc să intrăm în toamnă...

— Am sărit peste anotimpuri !

— Mă simt în miezul zilei, iar australienii se pregătesc să se culce.

— Noi mîncăm de amiază, iar ei iau cina !

Echipajul aeronavei, sub pavilion român, era liniștit. Toți priveau, nu-și mai săturau ochii, erau uluiți de tot ceea ce vedeau, ce simțeau, ce gîndeau. Dar nimic, la bord,

nu era neglijat. Navigatorul continua să calculeze poziția navei, mecanicul urmărea aparatura de bord, iar radiotelegrafistul păstra legătura cu solul.

Avionul se apropia de Darwin, oraș situat în nordul Australiei, considerat ca o poartă de intrare în al cincilea continent. Pe aici se canalizează aproape toată circulația aeriană dinspre India, China, Japonia.

Australienii erau dotați cu tot ceea ce era mai modern, radio, navigație, serviciu de briefing *. Amabili. Știau că este primul avion românesc care venea în Australia. Grig găsi, la aeroport, scheme, hărți, totul calculat pentru el, în vederea zborului de a doua zi, Darwin-Sidney.

— Nervii mei erau întinși ca o coardă de vioară în acest zbor de noapte, povestea Grig. Radarul era cu ochii pe mine. Nu voiam să greșesc. Țin la firma noastră.

A doua zi în zori, în cabina echipajului, la bordul aeronavei IL—18 YR—IMA, s-a urcat un instructor de zbor australian, care s-a oferit să piloteze avionul pînă la Sidney. Era, spusese, o mărturie de colegialitate, pentru că ruta prezenta anumite dificultăți pe care piloții români nu le cunoșteau, aflîndu-se pentru prima oară pe această cale aeriană.

Grig n-a protestat. deși, sub eleganta formulă a instructorului australian, el sesizase o undă de neîncredere față de echipajul român.

— Îngerașule, exclamase Grig, nu ne crezi în stare ? Bine, ține coarnele ! și-i făcu loc în scaun, cedîndu-i manșa.

Australianul nu mai pilotase un IL—18. Grig și-a dat seama imediat, după eforturile pe care pilotul australian trebui să le facă, văzînd că avionul nu răspunde comenzilor sale fine, obișnuit, probabil, numai cu Boeing-uri și BAC-uri.

— Ai să faci bătături în palmă, adăugase și mecanicul de bord, cu aceeași revoltă mocnită.

---

* serviciul briefing — informări de ultim moment, înainte de decolare.

În cele din urmă, pilotul australian a cedat, adresîndu-i-se lui Grig :

— Asta nu e avion, e o corabie zburătoare. Te rog, preia comanda. Nu știu ce-o să te faci la Sidney.

La Sidney izbucnise o ploaie ca primăvara. Plafonul era jos, la o distanță de 60—70 km. Grig intră în zona Sidney. Era la o înălțime de 1 500 metri. Mai avea șase-șapte minute pînă la aterizare.

Pilotul australian știa că la aterizare mișcările, comenzile necesită o finețe deosebită, pentru a sparge plafonul de zbor. Nu-și putea imagina cum va executa Grig aceste mișcări. Văzuse avionul pe sus.

— Căpitane, spuse navigatorul, dacă-i faci ăstuia o aterizare cum știi tu, ai cinci dolari de la mine.

Grig rîse :

— Vorbă să fie !

Navigatorul nu protestă.

La două sute de metri deasupra Sidney-ului, avionul ieși la vedere. Grig observă la stînga, pe direcția de aterizare, clădirea impozantă a teatrului în formă de scoică și silueta elegantă a podului de peste golf. Le vedea în reflex, cu atenția sa distributivă. Nervii îi erau solicitați la maximum. În cabină se vorbea foarte puțin, se auzeau doar comenzile strict profesionale. Era pregătit pentru aterizare de cînd decolase.

— Ca în viață, spusese cîndva. Te naști, dar trebuie să mori. Te ridici de la pămînt, dar tot pe pămînt trebuie să ajungi.

Avionul răspundea promt tuturor comenzilor. Se auzi un bubuit, trenul de aterizare ieși, apoi roțile atinseră pista.

Grig, ca și ceilalți membri ai echipajului, răsuflă ușurat. Se întoarse înspre pilotul australian. Acesta, cu o admirație nedisimulată, îi strînse puternic mîna și spuse doar atît :

— De necrezut ! A fost O.K. !

Și primul avion românesc care aterizase în cel de-al cincilea continent rămăsese liniștit pe pista betonată, ca o pasăre uriașă cu aripile întinse, muiate încă în apele albastre ale cerului.

— Și întoarcerea în țară cum a fost ?

— Fără probleme. De-acum linia aeriană București—Sidney era deschisă.

Grig și Daniel tăcură. Fiecare retrăind, reconstituind, în felul său, pentru sine, episodul.

Apoi, Daniel :

— Pe aviatorul american, Daniel O'Hara, l-ai mai întîlnit de atunci ?

— Da. Am să-ți povestesc altă dată.

— Totuși, unde ?

— Văd că te interesează...

— Recunosc. Și Ka-Ry mă interesează. Mărturisesc că povestea lor mă intrigă, nu știu cum să-ți spun..., în sfîrșit, trăiesc personal un moment ciudat, oarecum asemănător.

— Ehei, bătrîne, îmi imaginez unde bați...

Daniel tresări. Tăcură. Amîndoi tăcură. Grig scoase reșoul din priză, turnă cafelele în două cești mari, de lut smălțuit. Caimacul se alcătui în mărgele minuscule și desene bizare, aburul se ridică aromitor. Se găseau în biroul Companiei LAR de la Otopeni.

— Zburam de la București la Kuweit. Tot pe un IL—18. Eram deasupra granței dintre Turcia și Iran. În această regiune, rar se întîmplă să plouă. Ei bine, a trebuit să parcurgem un front de furtună pe toată lungimea lui. Am urcat, am coborît, dar n-am putut ieși. Pe la 13 500 metri, altitudine, era un avion Panam. O furtună cum n-am întîlnit multe în cariera mea de pilot. Și, slavă domnului, am zburat destul ! Fulgerele și trăsnetele te orbeau. Avionul era scuturat din toate încheieturile. Ionizarea era foarte puternică.

— Ionizare ? Nu mi-e prea clară noțiunea.

Grig zîmbi.

— Particulele de apă din atmosferă, în mişcarea lor, se încarcă de electricitate statică, devenind o energie potenţială extrem de puternică. Fapt care face ca mijloacele de radionavigaţie să fie mult stînjenite.

— Şi, în situaţia asta...

— În situaţia asta intră în joc experienţa echipajului, a comandantului, trebuie găsite manevrele posibile de orientare, cunoaşterea rutei de zbor, a traseului, cum îi zicem noi. Legătura prin fonie între noi şi sol se întrerupsese, n-aveam nici o indicaţie de la staţiile radio. Cerul era ca smoala şi trăsnea din două în două secunde. Pe geamuri, din cauza ionizării puternice, apăreau flăcări, care se ramificau pe luciul sticlei.

— Era feeric !

— Da, da. Aş fi vrut să te văd acolo, atunci.

Grig sorbi ultima picătură de cafea, apoi continuă :

— De pe coiful locatorului pornea un fascicol de raze, ca un reflector. Imaginează-te aflat la 7 000 metri, ştiind că eşti în miez de noapte şi sub tine ai numai stînci.

— Şi mai departe...

— După două ore şi jumătate de zbor, în astfel de condiţii am venit la aterizare, la Kuweit. Am reuşit să intrăm în legătură radio doar cu zece-cincisprezece minute înainte de aterizare.

— Ai devenit zgîrcit la vorbă, Grig, parcă citeşti o stenogramă.

— Nu mă întrerupe. Ce-ai vrea să-ţi spun ? Ori. cum ai vrea să-ţi spun ?

— Lasă că e bine, zii mai departe.

— Unde am rămas ? Nu-mi place să mă întrerupi. Ei bine, chiar şi în aceste condiţii — continuă Grig simplu — trebuia să ajungem la capăt. Vedeam numai săgeţi de foc pe botul motorului, la vîrfurile planurilor. Esenţial e să nu te pierzi. Să-ţi păstrezi sîngele rece, calmul. Eram cu un echipaj bine pregătit.

— Spune drept, nu ţi-a fost frică ?

— În general nu se creează panică la bord, dar, pînă la urmă, tot om eşti. În cabină se face linişte, toţi stau cu ochii pe aparatele lor şi le supraveghează. Atunci nu se mai vorbeşte. Doar comandantul dă indicaţii. Rar,

cîte unul alcătuieşte un raport succint : „motoare, normal". „tensiune în instalaţii normală". Avionul era zgîlţîit cumplit. Cînd fulgerele izbucneau lîngă noi, cîteva secunde nu mai vedeam aparatele de bord. În cabină, ştii, e o lumină difuză. Lămpile „ufo" — ultraviolete, excită fosforul de pe cadranele aparatelor. Nu mai vedeam nimic, eram orbiţi de plesnetul fulgerelor.

— Grig, nu mai am ţigări.

— Poftim... Trebuia să mergem tot înainte. Înapoi ştiam ce era.

— Sub voi ?

— Sub noi ? Solul era lunar, stînci şi praf.

— N-aveaţi un aeroport de refugiu unde aţi fi putut ateriza ?

— Aeroporturile de la Şiraz şi Ispahan, unde eventual am fi putut merge, erau închise. De obicei, la Kuweit, vizibilitatea e de peste zece kilometri. Acum era de aproximativ şapte sute de metri. Turbulenţa a ţinut pînă am pus roţile pe betonul pistei.

Grig tăcu.

— Cred că a fost mai mult o amerizare decît o aterizare, şopti Daniel.

— Asta-i cuvîntul potrivit. Într-adevăr, a fost mai mult o amerizare.

Şi iar tăcu. Grig era în spaţiul şi timpul de atunci. Daniel asista la o regresiune în timp a prietenului său. Dar Grig îşi reveni brusc. Ochii lui cu reflexe scurte de oţel, îl priveau pe Daniel zîmbind.

— Cît a durat toată povestea asta ? întrebă Daniel, parcă obişnuit cu vorba laconică, simplă, directă a marilor piloţi, vorbă care ascunde fapte, întîmplări, în care sînt confruntaţi permanent cu nonexistenţa.

— A durat vreo două ore. Infernal de mult... Lumina violetă din cabină, cu trăsnetele de afară, cu sclipirile, cu focurile de pe geam, toate laolaltă creează o stare de foarte mare încordare. Consumul de energie nervoasă este maximum. Toţi, tot timpul, cu ochii pe aparate...

— Spuneai că ţi-a fost teamă...

— Păi, da ! Om eşti. Dar poţi să-ţi învingi teama prin aprecierea exactă a fenomenelor, a situaţiei în care te afli

— Totuși, nu uit acele impulsuri primare...

— Există, fără doar și poate, impulsurile primare ale insului dar le poți anihila prin superioritatea ta ca individ.

Apoi, după o pauză :

— Astfel de situații le poți întîlni o singură dată în carieră.

— Într-o carieră destul de bogată, pare-mi-se.

— Mai mult sau mai puțin, făcu Grig cu amărăciune. Hai să mergem, s-a făcut tîrziu.

S-au despărțit la Casa Scînteii. Îi adusese Pascal cu mașina sa de culoarea oului de rață. Grig a vrut să coboare aici. Voia să fie singur. Daniel și Pascal n-au stăruit să-l rețină. Știau că va rătăci ore în șir în regiunea marilor lacuri.

După ce intrară pe Șoseaua Kiseleff, Pascal zise :

— Ar fi trebuit să-ți mai povestească un episod. Sau două.

— Care ?

— A avut niște aterizări în limită de combustibil.

— Ce Dumnezeu să fac, izbucni sincer Daniel. Despre voi ar trebui să scriu cîteva cărți, nu una. De pildă, numai despre Grig s-ar putea scrie o carte întreagă.

— Și nu este singurul, zîmbi Pascal. Mai sînt cîțiva ca el. Cel puțin ca el. Scrie, lumea nu ne prea cunoaște. Scrie cît poți. Nu ți-au intrat zilele în sac.

— Cine știe ?

Pascal opri, Daniel coborî și se îndreptă spre stația autobuzului 126. Se făcuse noaptea de-a binelea.

Daniel a trebuit să plece a doua zi la Ploiești. Găsise un mesaj, prin care era anunțat că starea sănătății mamei sale, și așa destul de precară, se înrăutățise. Ascita recidivase. Trebuia făcută iar o puncție.

Sărmana. Ce rezistentă fusese în tinerețe, apoi în anii de maturitate, și cum se prăbușise acum. Ajunsese o umbră, o sfîntă umbră, care mai plutea prin odaie, cu pîntecul dilatat de lichidul care se refăcea îngrozitor de

repede după fiecare puncție. Și cît se rușina de noi, copiii, și de lume, s-o vadă la vîrsta sa înaintată, cu pîntecul acela enorm, ca de femeie gravidă în ultima lună înainte de naștere. Nu mai voia să iasă pe stradă, nici prin grădina din jurul blocului. Se simțea rușinată, umilită.

Din gară, îi telefonă în grabă lui Pascal și-l rugă să amîne întîlnirea pe care o avea în acea dimineață la detașamentul însoțitorilor de bord. Îi va anunța din Ploiești cînd se va putea reîntoarce.

Pascal spusese :

— Du-te liniștit, rezolvă ce poți rezolva. Aici, oamenii te așteaptă. Îți doresc să fii tare.

Și Daniel, deși nu văzu, știa că Pascal strînsese pumnul, lăsînd liber, în sus, policarul, semnul aviatorilor că totul este în ordine.

Trenul nu făcu decît patruzeci și unu de minute pînă la Ploiești. Daniel însă nu mai avea răbdare. Fumase țigară după țigară. Pe o peliculă interioară se perindau imagini, frînturi de imagini din anii copilăriei. Se suprapuneau, se întretăiau, uneori în linii grotești, aberante, cu cît înaintau, vertiginos înaintau, înspre anii din urmă, ultimii.

— Doamne, ce puțin am stat alături, exclamă obsedat de starea mamei. De la cincisprezece ani, de cînd s-au mutat ai mei la Brașov și am rămas singur încă doi ani în Ploiești, cît timp am trăit în preajma lor ? După aceea au urmat anii de facultate, iarăși departe de familie, apoi însurătoarea, despărțirea, oarecum definitivă, revederea sporadică între două trenuri, moartea tatei acum unsprezece ani, prăbușirea, lentă și dificila refacere... Și acum, mireasa neagră cu voaluri fluturînde peste apartamentul modest din zona gării Ploiești-sud.

Trenul intră șuierînd, cu scrîșnet lugubru de fierărie, și opri, șarpe enorm, înțepenit brusc de-a lungul peronului. Sări din vagon înaintea celorlalți călători, coborî scările în fugă, străbătu spațiul boltit al tunelului, urcă și ieși în fața gării, căutînd inutil un taxi, cu toate că pînă la casa mamei sale nu făcea mai mult de opt-zece minute. Nu ezită și străbătu în fugă scuarul, printre pietoni și autobuze, intră pe o alee laterală bulevardului bol-

tit de castani enormi, pe care, în anii primi ai adolescenței venea de la liceu — am fost cîndva adolescent, a trăit cîndva tata, era sănătoasă mama ! — ieși în strada Democrației mărginită de sferele verzi ale salcîmilor foarte tineri, zări cupolele mici ale bisericii Sfîntul Pantelimon (cupola mare se prăbușise la cutremurul din 1940 și nu mai fusese refăcută), intră pe o altă alee și ieși în lungul șirurilor de blocuri cu patru etaje, zări imediat linia verticală a blocului care i se părea înclinată după dezastrul de la 4 martie 1977, urcă în salturi cele cîteva trepte de la intrare și sună la ușa apartamentului numărul 17 de la parter. Inima îi bătea aritmic și privea, de ore în șir parcă, ușa din fața sa, vopsită fără gust, într-un vișiniu închis. Nu auzi pașii, în sfîrșit ușa se întredeschise și apăru silueta uscată a mamei, cu pîntecul boltit enorm. Ochii căprui, de o frumusețe, cîndva, de madonă, licăreau stinși. Obrajii îi erau supți, pomeții ieșiți, părul cărunt, cărunt, prins cu trecută eleganță, pielea uscată, pergamentată, măslinie.

— Ai venit, maică ! rosti cu glas și priviri înviorate.

— Am venit, mamă. Sărut mîna.

Se îmbrățișară, stînjeniți. Mîinile bătrîne, osoase, mîngîiau chipul prelung și aplecat al lui Daniel, tîmplele scobite, peste care cădeau libere șuvițele lungi.

Din holul mic și întunecat intrară în camera cîndva a părinților, acum numai a mamei, odaie dreptunghiulară, încăpătoare, luminoasă, cu miros proaspăt de lenjerie curată, cu perdele albe, vele întinse în fața arbuștilor plini de sevă și a plopilor zvelți, care se vedeau dincolo de fereastra largă și înaltă.

Daniel își roti privirea prin încăpere, și surise trist, constatînd strădania mamei și a surorii sale de a șterge urmele cutremurului. Tablourile fuseseră luate de pe pereți, iar crăpăturile lungi, înclinate, de la linia plafonului în podea, rînjeau sinistru cu tencuiala căzută. Doar icoana mai atîrna pe zidul dinspre răsărit, dezvelit pînă la cărămidă. Covorul fusese luat și pe parchet așternută o iută cu țesătura străvezie.

— Ce faci, măicuță ? Cum te mai simți ?

— Știu și eu ce să spun, maică ! Dacă n-aș fi „balonată" nu m-aș simți atît de rău.

— Lasă, mamă, se rezolvă şi de data asta, zise Daniel neconvins, dar simulînd o voioşie forţată care nu scăpă ochiului mamei.

— Ţi-am păstrat şerbet de trandafiri, spuse după o scurtă tăcere, mama. Ştiu că-ţi place. Din copilărie îţi plăcea.

— Da, mamă, îmi place... de atunci... din copilărie.

Şi umbra se ridică de pe canapeaua pe care se aşezase, trecu pe lîngă Daniel, nu-l privi şi ieşi în holul întunecat.

Daniel închise ochii, înţepenit pe scaunul fără spătar. O bună parte din mobilier fusese evacuat după cutremur, cînd comisiile care se perindaseră spuseseră că blocul trebuie consolidat, fiind atinsă — cum se afirmase cu un termen care ieşise din anonimatul lingvistic al specialiştilor — structura de rezistenţă. De atunci trecuseră mai multe luni. De atunci, din seara aceea de 4 martie 1977. În dimineaţa zilei, Daniel sosise dintr-un oraş de provincie din sud-vestul Transilvaniei în Bucureşti. Exact în dimineaţa acelei zile, mînat de forţe necunoscute parcă. Nu rămăsese în Bucureşti însă decît două ore, chemat telefonic la Ploieşti, unde mama sa zăcea cu febră suspectă de aproape două săptămîni. Bătrîna lui mamă îi ascunsese boala, pînă cînd n-a mai putut rezista fără ajutorul lui. Şi îl rugase să vină, ca de atîtea ori, în astfel de împrejurări, care deveniseră tot mai frecvente în ultimii ani. Şi el venise. Sosise spre prînz. Îl căutase îndată pe doctorul P..., fost coleg de la „Petru şi Pavel", medic cu renume, care o mai îngrijise cu multă şi atentă bunăvoinţă pe mama sa. Ca şi pe tatăl său, în ultimele luni de viaţă, în acea vară de acum doisprezece ani. Daniel se înţelesese cu doctorul P... să o consulte a doua zi, în 5 martie dimineaţa, şi să-i facă o radioscopie. Îi cunoştea boala, plămînii slăbiţi.

Şi astfel trecuse după-amiaza, venise seara zilei de 4 martie 1977. Erau cu toţii în casă : mama, Daniel, sora lui, soţul acesteia, Codruţ, un copilaş voinic de şapte ani şi o altă soră a lui Daniel, venită de la Bucureşti de cîteva zile. Lumina din plafon ardea voalat, să nu supere făptura

slabă și bolnavă, care zăcea pe pat. Se părea că își spuseseră tot ce nu știa fiecare de la ultima lor întîlnire din toamnă. Ședeau în jurul mesei pătrate, în odaia mamei, Daniel, cele două surori și cumnatul său. Codruț, ca de obicei, pe jos, într-o joacă gălăgioasă, insensibil la mustrări. Daniel, îngrijorat, privea făptura puțină ascunsă sub pled, cu liniile osoase, proeminente. Cercetă cadranul ceasului. Ora nouă și cincisprezece minute seara. Mama fu scuturată de un acces prelungit de tuse. O tuse seacă. Privind neputincios, se ridică și vru să aducă din bucătărie, de pe aragaz, ceaiul cald din flori de tei.

Atunci se petrecu ceva nedefinit. Odaia începu să se scuture. Parcă gigantul animal protoistoric, pe spinarea căruia se aflau, dădea semne că se trezește dintr-un somn letargic. Simți cum odaia se înclină, spre dreapta și spre stînga. Lampa atîrnată în plafon porni un balans bezmetic la capătul firului metalic lung, izbind tîmpla lui Daniel. Toți erau în odaie, dar Daniel fu singur. Pereții au început să trosnească, un praf înecăcios se răspîndi în încăpere din tencuiala zidurilor. Abia atunci se smulse din loc, deschise vertiginos ușa spre holul întunecat, voi să deschidă și ușa de la intrare, dar era încuiată. Încercă să o descuie, nu reuși, își dădu seama că răsucește cheia invers, nu fu în stare să-și coordoneze mișcarea, veni cumnatul său, care îi descuie, Daniel smulse ușa și țîșni, prin holul blocului, spre ieșire. Ceilalți rămăseseră în casă. Daniel regresase în timp. Revenise în anul 1940, în acel noiembrie. Era elev la liceu, locuia în gazdă. Simțise cutremurul de la primele mișcări, se trezise din somn și ieșise cel dintîi în curtea cu pomi tineri și rari. Atunci reușise să descuie de îndată ușa. Se agățase de trupul firav al unui pom și privea cerul luminat ciudat, în vreme ce în dreapta lui se prăbușeau cărămizi. De aceea, și acum se simțea singur. Se reîntorsese în timp.

Pe scările de la intrarea blocului, s-a oprit. Privea mulțimea de locatari adunată în grupuri. Privea și nu vedea decît imagini din acel noiembrie 1940. Înaintă în stradă. Simțea că a început să se rotească în jurul său, legănat. (Mai tîrziu, un student de la arte plastice îi spusese că se învîrtea și părul lung îi flutura desprins de pe tîmple într-o mișcare circulară). Cerul se înroșise

înspre combinatul chimic de la Brazi. O lună plină, rotundă, ireală era pe boltă, în stînga turlei mici de la biserica Sfîntul Pantelimon. Auzi un glas de femeie :

— Valentin, scoateți-o pe doamna Elisabeta din casă ! Valentin, scoateți-o, e bolnavă, pe pat !

Abia atunci s-a trezit. A revenit din acel îndepărtat noiembrie 1940 în acest 4 martie 1977. Ca un corp catapultat, Daniel a țîșnit din stradă pe treptele blocului, a dispărut în interior și a intrat în odaia mamei. Becurile rămăseseră aprinse. Din ușă, văzu cum cele două surori o îmbrăcaseră pe mama bolnavă și o sprijineau să iasă din casă. Furia, bezmetic dezlănțuită, se potolise. Au ieșit în stradă. Oamenii, ieșiți încet din spaimă, începuseră să discute, să vocifereze. Cineva a zis :

— Gata, s-a terminat ! Să intrăm în casă.

— Nu ! Nu intrați ! strigă altcineva. Cutremurul se repetă.

Copiii plîngeau. Undeva, sus, o fereastră se deschise și se văzu praful înecăcios desprins din molozul tencuielii plutind în odaie. Oamenii au început să comenteze :

— S-a prăbușit cizmăria din colț.

— Biserica e toată crăpată, turlele, zidurile. Se va prăbuși. Nu mai rezistă.

— La nord s-au prăbușit blocuri. Sînt zeci de morți.

— Radioul ! Ce transmite radioul ?

— Nimic. Posturile s-au oprit.

— Eu nu mai intru în casă. Dorm în stradă.

— Copiii !... Se îmbolnăvesc copiii !

— Mai bine bolnavi, decît sub dărîmături. Cutremurul se repetă.

Cineva a adus un scaun de lemn și i l-a întins lui Daniel.

— Să șadă mama. E bolnavă.

Cumnatul lui Daniel veni din casă cu un pled în care a înfășurat-o. Daniel a pus mîna pe fruntea mamei. Era rece, asudată. Atunci a apărut silueta unui bărbat masiv, om bun, care a spus :

— Veniți la noi, nu e avariată decît o cameră, nu stăm la bloc. Mama e bolnavă, n-o puteți ține toată noaptea în stradă.

Era soţul unei asistente medicale în vîrstă, care îi făcea injecţii bătrînei.

Au plecat cu toţii într-acolo. Au stat toată noaptea într-o încăpere joasă, şapte inşi, înghesuiţi pe scaune, la lumina unei lămpi cu petrol, odaie încălzită indirect de la un foc din bucătărie. Mama fusese întinsă pe singurul pat existent. Soţul infirmierei pleca şi revenea cu veşti din ce în ce mai cumplite. Case care nu mai existau, blocuri năruite, oameni morţi, răniţi, rămaşi pe drumuri, fără adăpost.

A doua zi, după o noapte nedormită, au revenit acasă. Mama avea febră mare. Mergea înfăşurată în pleduri, sprijinită de-o parte şi de alta. Ciorapii, desprinşi, alunecaseră pe picioare pînă la gleznă. Avea frisoane. În apartament, toate încăperile erau avariate, tencuiala căzută de pe pereţi. Sora care avea familia la Bucureşti, reuşi, în cele din urmă să vorbească la telefon.

Cînd soţul ei a aflat care era starea apartamentului (era inginer constructor), a urlat în receptor :

— Sînteţi nebuni de mai rămîneţi acolo ? Plecaţi imediat ! Să nu vă apuce noaptea. În centrul Bucureştiului e dezastru.

Şi au plecat la o mătuşă care şedea într-o căsuţă în cealaltă parte a Ploieştiului. De-abia au găsit un taxi. Au rămas acolo, la aceşti oameni de suflet, vreo zece-doisprezece inşi, înghesuiţi în două cămăruţe şi un hol, vreme de cîteva săptămîni. Peste cîteva zile, mama a fost internată în spital, cu dublă congestie pulmonară.

Daniel a plecat după şaptesprezece zile în oraşelul din sud-vestul Transilvaniei. Dacă voise cîndva să se mute de aici, acum a renunţat definitiv.

Datorită doctorului P..., mama s-a restabilit. N-a vrut, nici ea, nici sora cea mică a lui Daniel, cu toate insistenţele, să se mute la Boldeşti.

Acum au trecut cîteva luni. Spaimele au rămas. Mai ales la căderea serii. Oamenii au început să uite, ori simulează că au început să uite.

Mama îşi revenise oarecum, dar făcuse ulterior o complicaţie — ascită. La interval de două săptămîni, doctorul P... îi făcea puncţie şi de fiecare dată scotea cîţiva litri de lichid.

— Nu există nici un medicament care să oprească formarea lichidului ? îl întrebase disperat Daniel pe doctor. Poate aș reuși să-l procur. Din orice parte a lumii.

— Nu există, dragul meu, fu implacabil răspunsul.

— Și atunci ?

— Atunci ? !

— Ți-am adus dulceața de trandafiri. Ce ai, nu te simți bine ? rosti cu voce stinsă bătrîna lui mamă.

Ca întors de pe alte tărîmuri, Daniel tresări. Încercă un zîmbet.

— Îți mulțumesc, mamă. Nu, n-am nimic, poate sînt puțin obosit. Voi dormi bine, minți Daniel, care retrăia, ori de cîte ori poposea la Ploiești, spaimele ascunse din noaptea năprasnică de 4 martie. Știi ce bine mă odihnesc și cît de mult mă refac la dumneata, continuă el, fără ca de data asta să roșească.

Peste trei zile Daniel a revenit în București. Iată ce a notat în caietele sale :

„L-am revăzut pe Grig. I-am povestit pe larg, pentru că a stăruit, ce s-a întîmplat la Ploiești în timpul cutremurului. Nu i-am ascuns nimic. Se pare că m-a înțeles și nu mi-a aruncat în obraz cumplitul stigmat al lașității.

— Da, a murmurat el, sînt clipe în care nu mai raționezi. În momentul în care ai raționat, afară, în stradă, la strigătul acelei femei, te-ai reîntors în odaie, deși cutremurul, parcă spuneai că nu se terminase.

— Nu mai sînt sigur. N-aș fi în stare să jur că așa a fost.

— Ciudat, dar unica explicație este alunecarea ta în timp, în noiembrie 1940. Da, asta e !

Și n-am mai discutat despre acel episod, cu toate că și-a dat perfect de bine seama, nu se putea ca un om ca el să nu-și dea seama, că pentru mine devenise aproape obsesie.

Cîteva zile n-am mai fost la Otopeni și n-am mai văzut pe nimeni. Cu Pascal am vorbit la telefon.

— Nu te lăsa doborît, a zis el. Să știi că vin să te scot din bîrlog. Te-așteaptă fetele.

Da, știam. m-așteptau stewardesele. Îmi promiseseră, între intervalele de zbor, o dimineață ori o după-amiază.

Am recitit apoi ce mi-a povestit Grig, mi-am notat totul așa, brut, cu toată prospețimea cu care au fost rostite frazele. Uneori puțin dezlînat, dar niciodată cu emfază. Nu, niciodată. Iată.

„Timpul de zbor de la Abbu-Dhaby la București se prelungește cu o oră și jumătate față de zborul de la București la Abbu-Dhaby, datorită vîntului de față. De la Luxor, spre Valea Regilor, viteza se reduce din această cauză la jumătate. Într-o astfel de situație se întîmplă să-ți ataci rezerva de petrol. Manevrele trebuie limitate. Nu-ți mai poți permite, de pildă, zone de așteptare. Datoria îți impune să informezi organele de trafic că te afli în situație critică cu gazul și ceri să ți se acorde prioritate la aterizare. Celelalte avioane, care sînt pe sus, fac tot ce pot să-ți vină în ajutor. E normal. Dai tot felul de indicații — prin radio, firește — îți exprimi opinii. Ce mai încoace și-ncolo, îți vine să ieși pe geam și să-i dai o găleată de petrol.

Într-un atare impas, poți ateriza să iei gaz. Dar poți ajunge la destinație, în condiții de securitate maximă, cu rezerva de gaz însă consumată pe jumătate sau chiar mai mult. Poți s-o faci ? Da, poți, dar o faci pe răspundere proprie. Nimeni nu te-ar absolvi dacă s-ar întîmpla un accident.

Trecînd de Atena mai aveam doar patru tone de petrol. Condițiile meteo, bune, ne-au permis să aterizăm la București. Chiar dacă se închidea Otopeniul, rămînea aeroportul de la Băneasa.

Am aterizat în pană de petrol. Se aprinsese becul de semnalizare încă de la Sofia. Zburam foarte sus, am venit în zbor planat. Am exploatat minunat figura asta care îți permite un consum minim de combustibil. Era timp frumos, o noapte înspre dimineață. Vrei poate să mă întrebi de ce n-am aterizat să mă alimentez. O puteam face, la Cairo, de pildă. Dar asta implica cheltuieli, niscai

dolari în spinarea statului, taxe, plus gazul. Cam vreo 600 de dolari. În cursa asta s-a realizat și o economie de petrol. Tot zborul, de la Atena la Bucureşti, a durat o oră şi jumătate".

Mai departe nu mi-am putut descifra notele, pe un spaţiu de aproape o jumătate de pagină...

„Veneam de la Londra. Am luat şaisprezece tone de gaz. Unul dintre noi a zis să luăm mai mult, că doar nu-l ducem în spate. Zborul a decurs normal pînă aproape de Otopeni. Aici n-a mai fost bine. Un maxim barometric pe ţară a produs ceaţă imediat la lăsarea serii. Am încercat aterizarea, dar nu s-a putut. Aeroporturile Otopeni, Băneasa şi Sofia au fost închise. Am luat hotărîrea să ne ducem la Istambul. Am cerut aprobare pentru aceasta. După încuviinţarea autorităţilor, diplomatice şi aeronautice, am plecat într-acolo. Am intrat într-o zonă de aşteptare la Istambul, foarte aglomerată. O mare parte a Europei era acoperită de ceaţă : Sofia, Belgrad, Frankfurt, astfel că o mulţime de avioane, ca şi noi, veniseră să aterizeze aici. Din această cauză turcii au declarat aeroportul închis tehnic, iar avioanele în zbor au fost rugate să se îndrepte spre alte zone de aterizare. Noi atacasem rezerva de petrol, datorită zborului peste calcule. Atunci ne-am gîndit să mergem la Ankara. Acolo însă e foarte dificil, sînt cote înalte, restricţii la aterizare. Am decis în cele din urmă să mergem la Atena. Era o furtună cu fulgere şi trăsnete, dar nu mai aveam de ales. Unul dintre noi a zis : «De ce ne băgăm în iadul ăsta ?» Am aterizat totuşi la Atena, cu gaz cît să ne mai punem într-o brichetă. Dacă nu am fi luat acea hotărîre de ultim moment nu ştiu ce ne-am fi făcut."

Aici se termină avatarurile lui Grig. Cele de sus. Pe pămînt, vor continua, cine ştie pînă cînd. Va mai zbura Grig vreodată ?

HORA DOMNIȚELOR

Rodica Neague urcă dezinvoltă în avionul IL-18 YR-IMS care avea să decoleze curînd de pe aerodromul din Bruxelles cu destinația Constanța. Era vară, o splendidă zi de august. Cerul senin, înalt, tonic. Zbura de mult timp alături de celelalte două stewardese, Simona Mihai și Angela Stancu. Se crease între ele o relație aparte. Se vedeau deseori și după înapoierea din cursă, în răgazul dintre două plecări. Fiecare își cunoștea bine atribuțiile și se înțelegeau în cuvinte puține. Trecuseră prin momente dificile care le uniseră și le făcuseră să înțeleagă că sus un destin comun le guverna existența. Toate trei, ca dealtfel multe dintre stewardese, se angajaseră la TAROM cu gînd să rămînă un an sau doi, cel mult trei, atrase de mirajul călătoriilor. Voiau să cunoască țări, orașe, oameni, să vadă, să-și umple sufletul de necunoscut. Unele prindeau dragoste de profesie și rămîneau. Altele nu rezistau. Nu era ușor. Zborul pe rute lungi, uneori chiar și pe cele scurte, nu era o simplă desfătare. Dar nu numai dificultățile care puneau nu o dată viața echipajului pe muchie de cuțit constituiau o piatră de încercare. Nu era lesne de suportat comportamentul omului care călătorește în interes de serviciu, din pură plăcere sau împins de demonul cunoașterii.

Rodica Neague învățase psihologia călătorilor. Chiar dacă n-ar fi știut cărei țări, ori naționalități aparține cel

care urcă în avion, după cîteva minute de zbor ar fi putut spune dacă este francez, englez, german, arab. Părerile ei despre pasageri erau bine compartimentate, deprinsese caracteristicile esențiale ale modului lor de a reacționa. Înzestrată cu un simț intuitiv deosebit și un fler aparte ajunsese la certitudini. Dacă un interlocutor ar fi întrebat-o : „Ai văzut Luvrul, Muzeul de artă modernă ?"..., ar fi răspuns întrerupîndu-l : „Nu ! Le-am văzut pe dinafară, ca și Sacré-Coeur, Montmartre. Am vizitat mai mult marile magazine. Deși călătoresc mult, chiar foarte mult, nu am răgaz să văd orașele. Avem foarte puțin timp la dispoziție și ne întoarcem în țară. Am rămas cu aceste insatisfacții. Are dreptate Ilie Năstase cînd afirmă că așteaptă să-și termine cariera sportivă ca să poată vedea lumea. Sîntem foarte obosite. Munca la bord e dificilă. Cu o oră și jumătate înainte de plecare venim la Otopeni. Cu o oră înainte trebuie să fim la avion. Ne îmbrăcăm, ne luăm lucrurile necesare pentru cursă în geantă. Apoi vizita medicală — tensiune arterială, puls. După aceea luăm în primire, ca orice gestionar, niște bunuri. E vorba de aprovizionarea avionului pentru cursă, mîncare, băutură, în funcție de direcția și durata zborului. Trecem mai întîi pe la vamă și pe la graniță și apoi mergem la avion. Aici verificăm cum a fost încărcat cu alimente și băuturi, luăm în primire vesela și bunurile destinate vînzării (țigări, băuturi). Controlăm avionul să vedem dacă e bine pregătit pentru pasageri, dacă buteliile de oxigen sînt bine încărcate și la locul lor. Uf, o mie și una de treburi. Apoi primim pasagerii care pleacă în cursă. Hei, pasagerii..." și Rodica oftează ori surîde.

„O stewardesă e ca un actor în scenă. Cînd simte că sala palpită pentru el, dă tot ce are. Dacă e rece, ori opacă, devine la fel. Se închistează, are trac, nu mai știe cum să se poarte ca pasagerul să fie mulțumit. Eu vreau să am priză la pasageri, altfel mă simt anostă.

Cînd în avion sînt pasageri aparținînd mai multor naționalități, le cunosc gesturile, preferințele, ce țigări fumează, ce băuturi doresc. Unora le place să fii mai sobră, de o politețe rece. Altora, surîzătoare. Cînd se urcă în avion, știi cu cine vei călători. Sînt și români, dintre cei mai voiajați, care vorbesc numai în limbi străine. Dar îi

recunosc. Alții își pigmentează fraza cu expresii ori cuvinte străine.

În fond pasagerii sînt invitații noștri. Vrem să fim niște amfitrioni desăvîrșiți. Cînd e cazul, le venim în ajutor. Trebuie să avem grijă de sănătatea lor, de viața lor. La nevoie să deschidem ușile, să evacuăm avionul. Indiferent de ceea ce se petrece în sufletul nostru, și nu e atît de ușor, le distragem atenția în momentele de tensiune, prin surîs, prin calmul nostru, prin masca pusă pe față.

Fiecare cursă își are povestea ei. Veneam odată de la Roma la București. La bord era un grup de copii din SUA, însoțiți de un ghid, o femeie de origine română. Era plecată de treizeci de ani din țară. De-ai fi văzut-o cu cîtă strădanie căuta să le înfățișeze copiilor frumusețea țării noastre, specificul vieții noastre. Spunea că intenționează să revină în România, să moară aici. Glasul pămîntului, asta e. M-a impresionat.

Și apoi, e grozav ! Pleci din București pe zăpadă și ajungi la Cairo în plină vară. La Moscova e iarnă, la Karachi faci plajă, la Pekin e plus un grad. Climă deosebită, fus orar deosebit. O, dar Cercul Polar ! A fost așa cum mi l-am imaginat, cum am citit în cărțile din copilărie... În Egipt te plimbi pe cămilă. Noaptea asiști la un spectacol de sunet și lumină, ascultînd voci la magnetofoane, în limbi străine, vorbind despre faraoni, despre construcția piramidelor".

Rodica Neagoe anunță pasagerii prin interfon să-și lege centurile, le ură bun venit la bordul avionului, precizează înălțimea la care vor zbura și estimă timpul de zbor și ora sosirii la Constanța. Se părea că totul va decurge normal, în cabina echipajului, pentru stewardese, pentru pasageri.

Dar exact la cinci minute de la decolare o pînză de fum, însoțită de un miros de ars, se răspîndi în avion.

O clipă tăcerea stăpîni, îi îngheță pe toți. Apoi se destrămă, în reverberații.

— Ce s-a întîmplat ?

— Parcă arde ceva !

— Domoliți-vă, unde vedeți că arde ?

— Important este să ne păstrăm calmul !

Sîngele rece al pasagerilor domină. Rodica Neague străbătu cu pași mari culoarul și deschise ușa cabinei echipajului :

— Ce este ? Ce arde ?

— Arde pe dracu ! Unde vezi că arde ? răspunse comandantul.

Pe chipul aviatorilor era vădită neliniștea, îngrijorarea. Nici un bec roșu nu se aprinse în cabină. Nu se știa deci de unde pornise defecțiunea. Nu se putea localiza pericolul care se vădea iminent.

— Spuneți pasagerilor să-și pună centurile. Pregătiți trapele. Facem o aterizare forțată, rosti dur, laconic, comandantul echipajului. Ce mai stai ? adăugă, văzînd că șefa de cabină înțepenise, curbată deasupra scaunului mecanicului de bord.

Rodica Neague își reveni. Era speriată. Într-o astfel de situație, cînd nici echipajul nu știa ce se întîmplă, nu putea rămîne calmă. Se temea de ceea ce putea să urmeze. „La aterizare, avionul poate lua foc, dacă asta nu se va întîmpla sus“, gîndi, simțind o limbă de gheață alunecîndu-i pe ceafă. Tîmplele, acoperite de șuvițe negre, strînse în coc, i se umeziră. S-a întors la celelalte două stewardese, clătinîndu-se. Le comunică ordinele comandantului. Le îndepliniră întocmai. Fără să-și dea seama că se expune ridicolului, Angela Stancu porni printre pasageri oferindu-le bomboane. Unii luau, alții refuzau politicos.

Rodica Neague deschise ușa la cabina echipajului și raportă îndeplinirea dispozițiilor date. Aviatorii erau neliniștiți.

— Bine. Du-te. Legați-vă și voi. Începem coborîrea de avarie.

Abia și-au legat centurile, că avionul s-a și înclinat cu botul spre pămînt. Motoarele urlau, fuleurile de aer despicate șuierau pe lîngă fuselajul avionului de parcă ar fi vrut să-l descojească bucată cu bucată.

Cînd nu se știe de unde provine defecțiunea, neliniștea, îngrijorarea iau proporții mari. Rodica Neague avea încredere în echipaj. Comandantul era un om experimen-

tat. Totuși nu își putea reține zvîcnetul nebunesc al inimii. Simți că arcada dreaptă se umflă, gata să plesnească. Ochiul drept îi lăcrima în neștire. Panta de coborîre era foarte accentuată. Aerul se materializase și se prelingea pe hublouri în fîșii lungi, zgîriindu-le. Perdeaua de fum era mai densă. Elicele vîjîiau, înșurubîndu-se cu țipăt în spațiu. Comunica cu cabina prin fonie. Nu îndrăznea să meargă la comandant, chiar dacă și-ar fi putut menține echilibrul în unghiul acela. Viața tuturor era în mîna, în creierul celor cinci oameni din cabina strîmtă a avionului IL-18. În astfel de momente gîndul tinerelor femei îmbrăcate în albastru fuge vertiginos spre pămînt, acolo unde le așteaptă familia. E clipa de confruntare, în care simt că sînt amenințate brutal, fără putință de apărare, de o forță care le depășește. Atunci au sentimentul că se face un transfer al morții dintr-un timp incert într-unul circumscris.

— Copilul meu ! țipă Simona. Împlinește azi șase ani.

Părul i se desfăcuse din agrafe și îi acoperise fața. Nu-l înlătură.

Avionul șuiera monstruos, infernal.

— Nu mă-ngrozește moartea, spuse Simona. Dar nu vreau ca fetița mea să-și lege aniversarea de ziua morții mele. Asta nu vreau ! strigă zbătîndu-se.

Rodica nu putea să se gîndească nici la ea, nici la cei de-acasă, care o așteptau. Trebuia să-și depășească propria spaimă. Reuși. O privi pe Angela. Blondă, cu chipul oval și linii distinse, ședea pe strapontină, palidă, cadaverică. Nici de la ea nu avea să aștepte vreun ajutor. Se va descurca singură. S-o readucă mai întîi la realitate pe Simona.

— Azi are șase ani ? N-am știut. Diseară te bem !

Își dădu seama că vorba suna fals. Nu-și văzu zîmbetul, un rictus care o desfigură aproape. Gîndul că fetița Simonei nu-și va mai putea aniversa anii fără a fi mereu tulburată de moartea mamei, survenită în aceeași zi, o cutremură. Ori Rodica se agățase inconștient de acest fir, ca să-și uite propriile gînduri. Dar dacă nu te gîndești că trebuie să scapi, înseamnă că nu îți reamintești viața trăită. Unde sînt propriii ei ani, unde fug acum, în clipa asta ?

Comandantul alesese cel mai apropiat aeroport, cel de la Frankfurt, unde avea să aterizeze peste cîteva minute. Rodica privi prin hublou. Se zărea pămîntul către care avionul șuierînd, rupînd aerul, încorporîndu-l, se îndrepta într-un unghi foarte ascuțit. Respirația îi devenise greoaie. Sub tîmpla dreaptă părea că se zbate un vierme hîd, iar pielea i se umflase, dîndu-i senzația că va plesni.

Avionul reveni la orizontală. Trenul de aterizare fu scos cu un bubuit înăbușit, roțile atinseră pista aerodromului.

Coborîrea de avarie durase nouă sau zece minute. Aterizarea a decurs normal. Rodica a deschis ușa avionului și, împreună cu celelalte două stewardese, a evacuat pasagerii. Cu ajutorul personalului tehnic de la sol, pus la dispoziție de autoritățile aeroportului german, a fost depistată defecțiunea. O bobină se arsese, dar becul de semnalizare se defectase, astfel că nu s-a putut localiza neregula. Peste cîtva timp, silueta masivă a păsării metalice plutea, eliberată de spaime, pe cerul albastru.

Cînd avionul aterizează pe aeroportul internațional „M. Kogălniceanu" de la Constanța, după ce pasagerii se îmbarcară în autobuze, iar personalul navigant coborî, un grup de bărbați îmbrăcați în salopete maro, echipa de întreținere de la sol, veni să ia nava în primire.

— Am auzit că ați avut de furcă după Bruxelles, tovarășe comandant, zise șeful echipei, un bărbat care părea trecut de cincizeci de ani, dar care nu avea în realitate decît patruzeci și cinci. Față supță, păr des, cărunt, mustață tip Charlie Chaplin, slab, osos, cu tendoane pronunțate.

— Un fleac, nene Tudor, dar ce emoții ne-a dat! S-a remediat la Frankfurt. Veți găsi în jurnalul de bord. Tot ce pot să-ți spun în plus este că...

Și comandantul aeronavei continuă să le expună pe scurt dificultățile survenite în timpul zborului.

— Băieți, zise nenea Tudor, adresîndu-se colegilor săi, acum la treabă, așa cum știți voi.

Cei cinci specialiști se urcară în avion și verificară, cu deosebită minuțiozitate nava, timp de două ore, mecanicul avînd, ca de obicei, cel mai întins cîmp de activitate. Apoi au completat fișa de pregătire și control.

— Ne ferim de rutină, obișnuia să spună nenea Tudor : Remedierea defectelor o facem cu schemele în față. Pe umerii noștri apasă răspundere, nu glumă. Dacă greșim, avionul cade. Noi sîntem anonimii de care atîrnă, în parte, securitatea acestei uzine zburătoare, ca și a oamenilor de la bord.

Nenea Tudor era îmbătrînit înainte de vreme.

— Cei de la exploatare lucrează într-un ritm totdeauna alert. Nava trebuie pregătită de zbor în timp limită. Într-o tură, cam șase ore muncesc într-un zgomot infernal. Aparatele au înregistrat în jur de 200 decibeli. Sistemul nervos, inima, auzul sînt solicitate la maximum.

După două ore, avionul era verificat și găsit apt de zbor. Putea să plece în cursă, pe răspunderea acestor oameni în salopete maro. Cînd s-au desprins de avion, o ploaie torențială de vară i-a udat pînă la piele.

— N-am fost prevăzători, zise nenea Tudor, să ne luăm cizmele și pelerinele de ploaie, deși norii se arătau la orizont încă de cînd a aterizat cursa de Bruxelles.

Se făcuse seară. Pe terasa hotelului de la „Kogălniceanu“, în jurul mesei, stăteau nenea Tudor și doi dintre specialiștii personalului tehnic de la sol, Radu, mecanic de avion și Marin, maistru mecanic. A fost cald peste zi. Cursele s-au împuținat. Cînd și cînd, de la aeroport sosea microbuzul de serviciu, aducea personalul navigant, ori transporta spre aeroport piloții și stewardesele pentru plecarea în cursă. Pe masă, cîteva sticle de vin, pachete de țigări, „Amiral“ și „Snagov“.

— Aici, n-am ce zice, nu te poți plictisi. Nici noi, nici aviatorii ori stiuardițele. Ieși din tură, ori vii din cursă mănînci și te culci. Ori stai pe terasă. După-amiaza, seara, noaptea. Apoi, reîncepi jocul.

— Ești cam acru azi, nea Tudore, zise Radu.

— Ca vinu ăsta, zise Marin.

— Nu știu ce am, dar de cîteva nopți mă visez tot pă sus.

— Îngeraș ?

— Nu. Visez că zbor. Totul decurge normal, pînă cînd deasupra unei ape întinse, nu i se văd malurile, o fi fluviu, o fi mare, încep motoarele să se oprească. Și, să nu rîdeți, eu sînt comandantul navei.

— Cum au pățit cei din Cipru, deasupra Mediteranei.

— Și cum se sfîrșește visul, nene Tudore ? întrebă Marin. Amerizezi ori aterizezi ?

— Nici una, nici alta. Mă trezesc totdeauna cînd sînt deasupra mării, ori fluviului. Și apele sînt atît de albastre și de verzi, că mă îmbată și nu mai știu să pilotez. Știu că încep coborîrea și atît.

— N-ai zburat nicăieri, nene Tudore ?

— Nu.

— Mai ai timp.

— Mult nu prea mai am.

— Deasupra Mediteranei, cînd mergeam spre Aman, am pățit-o și eu, zise Radu. S-a pierdut tot lichidul hidraulic.

— Frînă, flaps !

— Da. Eram cu un Boeing 707. Comandantul a hotărît să aterizăm pe Beyruth.

— Avarie nu glumă.

— M-a impresionat hotărîrea comandantului. Dealtfel era foarte riscant să meargă la Aman. Știți, poate, acolo pista e scurtă, chiar foarte scurtă și aeroportul e între munți. Și am uitat să vă spun că toată chestia asta ni s-a întîmplat noaptea. Riscam să cădem în prăpastie.

Boeing-ul s-a oprit la capul pistei, fără să se întrebuințeze frîna de avarie. Au venit imediat să ne tracteze. Au muncit mult în noaptea aceea, eu, mecanicii localnici, care erau grozav de nervoși. După vreo oră am depistat defecțiunea. A trebuit însă să așteptăm șase ore să vină magazionerul, să ne dea o conductă cu reperul respectiv. A întîrziat. Erau lupte în oraș.

Radu tăcu :

— Și ? făcu Marin.

— După aceea totul a mers strună... Hm, o să ziceți că mă laud, dar așa a fost.

— Cum ?

— Cînd a apărut inginerul șef al aeroportului din Beyruth, a zis că nu credea că TAROM-ul să aibă astfel de mecanici.

— Fugi, mă, te lauzi.

— Pe ochii mei, așa a fost.

— Și cît a plătit TAROM-ul pentru lucrarea asta ? zise nenea Tudor.

— Știi că ai haz ? Cui să plătească ? Nu ți-am spus că am făcut-o eu ! ?

Era plăcut. O adiere cu o undă răcoroasă venea dinspre pădurea de salcîmi tineri. Fluturii zburau în jurul becurilor electrice. Toate mesele de pe terasă erau acum ocupate. Înăuntrul cantinei se servea cina. Se discuta, se povesteau întîmplări, se comentau fapte, decizii. Microbuzul de serviciu venea și pleca mai rar. Cursele de noapte erau mai puține.

Radu își aprinse o țigară. Flacăra brichetei îi lumină chipul foarte brunet, ras proaspăt, ochii negri, mobili, mustățile tăciunii. Era un temperament sudic, ușor irascibil, nestăpînit. Un mecanic de sol conștiincios și priceput. Avea o statură înaltă, masivă, atletică. Era la întreținere din 1950. A lucrat pe multe tipuri de avioane civile : IL-2, IL-14, IL-18, IL-62. Pentru Tu 154 a făcut o școală de specializare la Moscova. Îi plăcea să spună, fără prea multă emfază, că trei sferturi din viață și-a petrecut-o pe aeroport. A venit la aviație dintr-un sector de muncă unde cîștiga mai mult. Nu era făcut pentru „hîrțoage". În concediu, se simțea bolnav dacă nu trecea pe la aeroport. Își reamintea deseori cum, în copilărie, își făcea zmeie de dimensiuni mari și „zbura" cu ele. Ori sărea cu umbrela deschisă de pe magazie, din pom, imaginîndu-și că e „parașutist". „Pot să dorm buștean în zgomotul motorului de avion. Dar cînd aud o sonerie, ori ceasul deșteptător, tresar și mă trezesc".

În cantină, în încăperea rezervată personalului navigant, la o masă, un grup de aviatori tineri, odihniți — sosiseră după-amiază din cursă și dormiseră cîteva ore — mîncau cu lăcomie juvenilă fripturile calde, făcute la gră-

tar sub supravegherea directă a șefului de salon, nenea Oprea, un om de o blîndețe și o amabilitate deosebite.

Grupul aviatorilor răspîndea voioșie. Se vedea că erau pregătiți pentru o cină prelungită. Unul dintre ei se ridică, dispăru pe o ușă pe unde numai personalul cantinei avea acces și reveni, nu după mult timp, cu o cutie mare, paralelipipedică în brațe, din care scoase, cu gesturi de scamator, în exclamațiile entuziaste ale comesenilor, sticle mici de bere Tuborg. Un pilot blond, adolescentin aproape, destupă cîteva sticle, una după alta, și turnă în pahare.

Pe cînd radiotelegrafistul se pregătea să rostească un toast, cu paharul ridicat, zăriră două siluete care intrau seră pe ușa care lega cantina de hotel. Unul, bărbat înalt, cu părul castaniu, în șuvițe lungi, întinse pe lîngă tîmple, iar celălalt, mai mic de statură, cu ochii negri, luminoși, fața prelungă, pielea închisă. Căutau din priviri o masă, ori locuri libere. Toți se întoarseră spre noii veniți :

— Poftiți la masa noastră. Băieți, aduceți două scaune. Radiotelegrafistul porni în întîmpinare și-i aduse, stăruind volubil, în grupul lor.

— Sînteți tare scumpi, puștilor. Dar vă cam înghesuim, zise cel înalt, cuprinzîndu-i cu privirea sa pătrunzătoare. Să ne așezăm, Pascal, n-avem ce face.

— Ne-așezăm, tovarășe colonel, asta-i situația. M-aș fi dus bucuros pe terasă, unde e mai răcoare, și mai cu seamă fiindcă trebuie să-l văd pe Marin.

— Marin ?

— Mecanicul de întreținere de la Boeing. Băiatul acela osos, care a scos din cîmp BAC-ul împotmolit.

— Da, îmi amintesc. Același procedeu ca în „Aeroportul“ cu Boeing-ul prins de zăpadă. Lasă, deocamdată să bem o sticlă de Tuborg cu băieții și să mîncăm o friptură.

Se observa ușor admirația pe care tinerii o aveau pentru mai vîrstnicul lor invitat. Pilotul primea cu oarecare rezervă toată efuziunea aceasta, căutînd s-o dozeze cu mult tact și să canalizeze discuția pe alt făgaș.

După un timp, lăsînd furculița din mînă și aprinzîndu-și o țigară, maiorul Pascal zise :

— Nu mai rămîn prea mult. Mîine dimineață plec în cursă și vreau să mă odihnesc. Am o treabă cu Marin. Mă întorc îndată.

Și reveni, într-adevăr, după cîteva minute. Colonelul observase că Pascal dusese cu sine un pachet ceva mai lung.

— Nu mă împac, zise pilotul blond, cu aceste discrepanțe nedorite care s-au creat între personalul navigant, pe de o parte, și personalul tehnic de la sol, pe de altă parte.

— Să nu-i uităm nici pe controlorii de trafic, observă Pascal.

— Nu, desigur... Știu de ce l-ai căutat pe Marin, și bine-ai făcut.

— Vă referiți la salarizare ? interveni radiotelegrafistul.

— Da, și nu numai la asta. La anii de pensie, deopotrivă. Și la altele...

— Dacă, să zicem, continuă Pascal, o indicație a controlorului de trafic nu-ți convine, alegi tu o altă cale, ești acolo sus și poți decide. Dar dacă personalul tehnic de la sol nu-ți pregătește avionul cum trebuie, sus nu ai ce face. S-a isprăvit cu tine, cu avion cu tot.

Unul dintre piloți zise :

— Am auzit că în nomenclatorul de salarizare nu există denumirea de specialist de aviație : mecanic, radiolocație, aparate de bord, electricitate...

— Ai auzit bine !

— Și sînt printre ei oameni de valoare profesională deosebită, spuse Pascal. De pildă Marin. Împreună cu oamenii de la BAC a schimbat într-o noapte un motor. De la nouă seara pînă la șapte dimineața au lucrat întruna. A fost, cred un record mondial. Reprezentantul firmei Rols Royce, cînd a aflat, a făcut ochii cît castanele și și-a informat imediat patronii de la Londra.

— Adevărul e că personalul tehnic român este foarte capabil. Cît am umblat prin lume, spuse un navigator, am putut să-mi dau seama.

— Îi cunosc foarte bine, interveni mecanicul de bord. Înainte de a zbura, am lucrat la întreținere.

— Nu e rău deloc, zise pilotul blond, e chiar cît se poate de bine. Cunoști motoarele ca nimeni altul. Dar..., se întrerupse pentru a sorbi din paharul cu bere, te mai vezi cu foștii dumitale colegi ?

— Cam rar, rar de tot, recunosc, și obrajii i se împurpurară. Știți cum e, încercă un fel de scuză, nu prea îmi rămîne timp, cînd vin din cursă de-abia aștept să merg acasă, să mă odihnesc. Chiar cînd totul decurge normal la bord, uzura e mare. Se adună oră de oră...

— Știu, îl fixă pilotul, totuși... cred că ți-ai putea găsi măcar cîteva minute, cînd te întorci din cursă... Să vadă că nu i-ai uitat.

Pilotul și Pascal se ridicară de la masă, mulțumind pentru invitație. Porniră spre coridorul care ducea în hotel.

— Vreau să telefonez la București. Tot acolo este automatul ?

— Nu. Nu mai e, răspunse Pascal. L-au desființat.

Pilotul rămase la recepție, iar Pascal urcă spre camera sa. În holul de la etajul întîi se opri cîteva minute la televizor.

Sosise din cursă un echipaj. Aviatorii urcau scările cu aparentă dezinvoltură, glumind cu zîmbet obosit. Ochii lor sînt totul. În ei se vede tot greul drumului. Sclerotica e injectată. Privirile sînt grele. Un halou spre vînăt înconjoară ochiul, răsfrîngîndu-se către pomeții obrajilor. Unul dintre aviatori s-a oprit în hol. Privește filmul. E o comedie reușită. Rîde copilărește, dezvelindu-și dinții albi.

Jos, pe terasă, tăifăsuiau nenea Tudor, Marin și Radu. Ultimul tocmai sublinia un amănunt din cariera lui :

— Schimbarea garniturilor la o jambă de Boeing se făcea la New-York.

— Și costa vreo 9 000 de dolari, interveni Marin.

— Da, plus taxele, plus staționarea, adăugă nenea Tudor.

— Ei bine, eu am avut ideea ca treaba asta să se facă la noi, zise Radu. Pe propria mea răspundere.

— Da, dar te-au ajutat doi ingineri și cîțiva mecanici.

— E drept, nu pot nega.

— Așa îmi place.

Un timp, nici unul dintre cei trei oameni de la sol, cum erau numiți în limbaj curent, n-a mai scos o vorbă. Tă-

cerea risca să se prelungească. Astfel de momente, între oameni cu suflet deschis, nu devin stînjenitoare. După ce rugă să i se aducă o cafea („Ce, mă, la ora asta bei cafea, ai de gînd să faci noapte albă ! ?“, exclamase nenea Tudor), Marin zise cu o undă şireată în privire :

— Radule, dar cu BAC-ul ăla, cu picătura ca lacrima, cum a fost ?

— Degeaba rîzi, poţi să înveţi de la mine cum se caută un avion.

— Nu exagera, interveni nenea Tudor, ne cunoaştem cu toţii meseria.

— Hai, spune, stărui Marin, cum a fost cu BAC-ul ?

— Toată lumea ştie, dar, uite, îmi place să-mi reamintesc treaba asta. Parcă văd totul. Era dimineaţă, schimbasem tura. Cînd văd la motorul doi al unui BAC 1-11 o singură picătură, ca lacrima, da, ca o lacrimă nescursă, atîrnînd.

— Trebuie să ai ochi ca să vezi treaba asta, adăugă nenea Tudor, sincer admirativ.

— Am zis că e o picătură de apă, continuă Radu. Rămasă după ce se spălase avionul. Şi pun degetul, o iau uşor şi o miros. Mirosea a gaz. Chem băieţii şi desfacem capotele. Punem pompele Buster la un cot. A început să curgă gaz ca de la cişmea.

— Premisă clară de foc, ce mai ! zise Marin.

— Avionul urma să plece în cursă peste o jumătate de oră. Era gata pregătit, începuse încărcarea cu pasageri. Am anunţat imediat inginerul de tură şi, normal, avionul a fost înlocuit cu un alt BAC... Asta a fost.

— Fain, zise Marin.

Gîzele de noapte se adunaseră în jurul becurilor, în zbor bezmetic. Se auzea de pe la mese o rumoare nedefinită, un amestec de murmure, uneori înfundat, alteori mai distinct.

— Măi băieţi, spuse nenea Tudor golindu-şi paharul, voi nu observaţi că de cîte ori ne întîlnim tot despre avioane discutăm ? Mai lăsaţi-le, pîrdalniculului, hai să vorbim şi despre altceva. Apoi şopti : aş vorbi despre femei, dar, uite, puştiul meu trage cu urechea.

Îmbrăcată într-o pijama de mătase naturală mov-pal, Angela Stancu ședea lungită pe patul larg, încăpător. În jurul ei, o mulțime de reviste, răspîndite, așa cum le lăsase, ori le aruncase din mînă. Un radiocasetofon derula o bandă cu muzică africană. Ritmurile sacadate dominau încăperea luminoasă. Într-un colț, un ficus enorm împrospăta ochiul. Era dimineață. Dormise bine, deși se culcase tîrziu. Valentin plecase. Așternutul patului îi mai păstra urma lungă, caldă. Angela întoarse privirea înspre locul de unde abia se desprinsese bărbatul tînăr, se cuibări, scînci și mîna ei cu degete subțiri mîngîie cearșaful. Coborî pleoapele cu gene lungi și chemă imagini numai de ea știute, nespus de plăcute, întrucît un surîs îi înflori pe buze. Stătu așa un timp, apoi își întinse brațele, mînecile largi ale pijamalei alunecară pînă la subțiori. Își adună părul lung, trecîndu-și degetele prin șuvițele cu firul auriu, dezmierdat. Se uită la ceasul mic de pe noptieră prins într-o carcasă maronie, de piele, își spuse, probabil, că încă e foarte devreme, se lungi sub pledul moale și închise iar pleoapele. În astfel de clipe, nu știa de ce, îi reveneau deseori în minte imagini din viața ei, cea de dinainte de a intra la TAROM. Nu trecuse prea mult timp de atunci.

Terminase liceul, urmase perioada de zbucium, de frămîntări, de emoții, premergătoare concursului de admitere la facultate. Examenele, probele scrise, cele orale, căderea, resemnarea. Nu-i plăcea chimia, fusese oarecum constrînsă să se prezinte la această facultate. Nu regreta prea mult. Se dedică studierii limbilor străine. Fără un scop precis. Îi plăcea. A trebuit să se angajeze undeva. A găsit, după căutări, un post de casieră la un mare magazin alimentar. S-a angajat, dar o foloseau mai mult ca vînzătoare. N-a obiectat. După orele de serviciu, continua să studieze cu conștiinciozitate. Cumpărătorii care o atrăgeau, la început fără să-și dea seama, erau aviatorii și stewardesele. Magazinul era frecventat zilnic de acești oameni care reprezentau pentru ea o lume de miraj. Cu timpul, îi aștepta și se oferea să-i servească. Era bine făcută, cu trupul ei subțire, cu sînii nu prea mari, cu ovalul feței destins și un timbru al vocii care atrăgea. A început să fie preferată de aviatori și chiar de stewardese

celorlalte vînzătoare din marele magazin. Angela a început să viseze. Mai întîi fără să-și dea seama, recepționînd, ca un cîmp magnetic ultra sensibil, acele unde ciudate răspîndite de oamenii care intrau în magazin la puțin timp după ce coborau din avion. Astfel a pornit să se nască un mit. Mitul stewardesei. Credea în el, așa cum bunica ei ori mama crezuseră in mitul marii actrițe, în mitul vedetei de cinema. În vise, din ce în ce mai conturate, își imagina că o stewardesă trebuie să fie o femeie tînără, o făptură frumoasă, inteligentă, o femeie perfectă. S-a împrietenit cu una dintre ele, de care se simțea mai atrasă. Aceasta, instinctiv, și-a dat seama că Angela este un om deosebit. Se numea Rodica Neagoe. I-a propus să intre la TAROM. Angela s-a înspăimîntat. Nu se simțea în stare să treacă de concurs. Apoi gîndul a devenit stăruitor, centrul vieții ei, sensul existenței, al împlinirii. Și s-a prezentat la concurs. Nu credea că va reuși. Ori de cîte ori retrăia orele din dimineața aceea, încerca un fior de neliniște. Înainte de concurs, Rodica a dus-o la Otopeni, la detașamentul însoțitorilor de bord. I-a văzut. Grăbiți să plece în cursă, senini sau fără zîmbet, grupați pe avioane, ori salutîndu-se la revenirea din curse diferite : Paris, Moscova, Cairo, Frankfurt, Tel-Aviv, Alger, New York. Nume cu rezonanțe uneori stranii. A plecat ametită. Rodica a luat-o de braț și a invitat-o la o cafea, sus, la restaurantul de la Otopeni. Prin ferestrele mari se zăreau siluete de avioane. S-a hotărît. Va fi stewardesă. A venit ziua fixată pentru concurs. „M-am făcut frumoasă, am împrumutat o rochie elegantă, foarte discretă și m-am prezentat în fața comisiei.“ Rodica o așteptase la Otopeni. Și a reușit. Acum zboară. Paris, Londra, Moscova, Alger, Stokcholm, Helsinki nu mai reprezentau o lume ireală. Nu mai rămînea uluită de simplitatea și naturalețea cu care se rosteau aceste cuvinte, cîndva magice. Spuneau : „Abia am venit de la Roma, ori Copenhaga, mîine am zi liberă, dar noaptea următoare plec la Cairo“, de parcă ar fi zis Balta Albă ori Ploiești.

Angela se hotărî să iasă din așternut. Deschise ochii. Odaia era inundată de lumină puternică, orbitoare. Închise pleoapele, le deschise, pînă ce se obișnui. Pe fereastra mare, care ocupa un perete aproape, lumina acelei senine

dimineți de decembrie, irizată de zăpada bogat așternută de două zile, năvălea în încăpere. Alergă la fereastră în picioarele goale, privi arbuștii încărcați de omăt, urmele lăsate în zăpadă de mici zburătoare, cerul albastru de sticlă. Deodată, telefonul sună, ori numai acum îl auzi. Se desprinse cu greu de la geam, făcu cîțiva pași, ridică receptorul, spuse un „alo" dezmierdat, ascultă o clipă, apoi tresări. Persoana de la capătul firului închisese, și ea tot mai ținea receptorul în mînă. Îl lăsă apoi să cadă de-a lungul piciorului, îl simți străin prin mătasea mov-pal a pijamalei. Se scutură, puse receptorul în furcă. Se dezmetici. Uitase. Era stewardesă de rezervă, în acea zi, pentru cursa de Frankfurt. Fusese anunțată de la Otopeni să se pregătească de zbor, pentru că se îmbolnăvise una dintre colegele programate. Privi cadranul ceasului deșteptător de pe noptieră, ceasul acela îmbrăcat în carcasă maronie de piele. Constată că nu avea prea mult timp de gîndire. Ridică receptorul, formă numărul care îi devenise atît de obișnuit, îl anunță pe Valentin că trebuia să plece, se lamentă prelung, îi dădu cîteva indicații, îi declară că îl iubește nespus și îl rugă să o aștepte acasă. Cu nerăbdare. Apoi se dezbrăcă din mers, aruncă bluza pijamalei pe covorul de culoarea mustarului, pantalonii pe patul larg, în care urmele trupurilor rămăseseră ca două siluete pe nisipul mării peste care trecuse primul val și intră goală, superbă, în baie.

Într-o oră și jumătate era la aeroport. După o altă oră avionul decola în direcția Frankfurt. Cerul continua să fie senin. Buletinul meteo nu prevedea nici o schimbare apropiată. Pasărea argintie se ridică în văzduh, motoarele puternice torceau metalic, iar sunetele, sute de mii, milioane, miliarde de sunete, incalculabile în fond, se suprapuneau, se completau, se armonizau, alcătuind o muzică fără nuanțe, monotonă, narcotică. Ajunseră curînd deasupra munților. Pasagerii, unii citeau, alții vorbeau. Romanticii priveau prin geamul hublourilor peisajul hibernal. Umbra avionului plutea pe crestele albe ale munților prelingîndu-se, cu iuțeală nesesizabilă în avion, peste

sinuozitățile reliefului. Piscurile munților se ridicau, fără a deveni amenințătoare. Păreau o hartă mulată, inofensivă. Deodată avionul începu să se scuture, ca prins între plase nevăzute, puternice, care îi imprimau mișcări dezordonate, într-un joc fantastic. Născută din acel magnific senin, o turbulență se abătuse deasupra munților înzăpeziți. Stewardesele au cerut pasagerilor să se lege. Încă nu-și dădeau prea bine seama ce se întîmplă și abia reușeau să se țină pe picioare, aruncate dintr-o parte într-alta. Curenți de aer, adevărate furii, acționau din mai multe părți asupra avionului. Comandantul stăpînea anevoie uriașa mașină zburătoare. După ce s-au asigurat că toți pasagerii și-au legat centurile de siguranță, Angela și celelalte două stewardese au venit în cabină. Avionul a început să planeze, comenzile nu mai răspundeau normal. După vreo mie de metri, aplecată în bot, pasărea gigant se îndreptă vertiginos spre piscurile înzăpezite. Angela privea uluită cum zăpada albă înainta spre ea. Era fascinată. Nu se gîndi o clipă că putea muri. Nu. Imensitatea albă devenise un cearșaf întins, în care începuse să zărească două umbre albastre, două trupuri înlănțuite.

Cînd își reveni, văzu că avionul se îndepărta de oceanul alb învolburat, urcînd, prinzînd înălțime. Piloții reușiseră să redreseze aeronava.

•

Simona Mihai este o femeie tînără. Are ochi albaștri, de o frumusețe rece, vocea domoală, calmă, atît de calmă încît lasă impresia că și-a format-o în mod conștient. Alteori crezi că este o componentă a alcătuirii sale psihice. Chiar cînd povestește întîmplări emoționante, pe care ea însăși le-a trăit, nu se implică momentului, rămîne detașată, neutră. Părul blond, tuns scurt. Umblă, de obicei, îmbrăcată în gri-albăstrui, culoare și nuanță care o avantajează, dar nu o încălzește. Pantofi bleumarin. Fără îndoială, este o femeie frumoasă. O frumusețe care nu frapează, ci se cere descoperită. Făptura ei respiră distincție. Se spune că este capabilă de mari pasiuni. Pot fi numai vorbe sau concluzii generalizatoare privind structurile de tip nordic. Simona este, ca multe dintre colegele sale, o stewardesă deosebită. În clipa în care urcă în avion, vrea

și reușește să uite, să rupă orice legătură afectivă care ar putea s-o tulbure și izbutește să creeze, cu întreg personalul de bord, un univers pe care îl numesc al lor. Nu mai există decît interese comune, de serviciu, care nu au altă menire decît să contribuie la reușita zborului. Sînt uitate frămîntările cotidiene, grijile de familie. Nu viața proprie îi preocupă, ci viața și starea psihică a pasagerilor. Momentele în care cei apropiați, ființele iubite înlocuiesc acest univers, dominîndu-l, sînt momentele de dificultate prin care avionul poate trece, momentele grele, de tensiune.

Față de echipajul care conduce avionul, Simona, ca și celelalte stewardese manifestă o atenție sporită, alta decît în relațiile de la sol. Indiferent cum sînt judecați și apreciați pe pămînt, sus, în avion, membrii echipajului sînt făpturi privilegiate. Totul este trecut cu vederea. De ei depinde viața tuturor. Pasagerii, la rîndul lor, suferă o bizară mutație. Devin oameni, uită de funcțiile lor, miniștrii uită că sînt miniștri! Chiar dacă — și sînt destui — călătoresc de zeci de ori, fiecare călătorie e aidoma celei dintîi. Cu emoții, manifeste ori tăinuite, cu reacții și comportări altele decît cele de la sol. După aterizare însă, viața reintră în normal. Înalții funcționari redevin înalți funcționari, miniștrii redevin miniștri.

Se întîlnesc totuși situații în care intervin fricțiuni chiar în timpul zborului, fie între stewardese, fie între acestea și aviatori. Cîte nu s-au jurat că nu mai pun piciorul în avion ! Dar, odată ajunse acasă, totul se uită și fiecare așteaptă nerăbdătoare prima cursă. Totul se reia, cercul se închide, ca să se deschidă și să se închidă iarăși.

Simona este într-o scurtă vacanță. Îi place muntele. Se simte aproape organic inclusă liniilor verticale, maiestuoase ale piscurilor. Văile, tăpșanele nu sînt pentru ea decît o pauză, ca o respirație largă, între două înălțimi. De aceea, nu recurge la artificiile oferite de confortul modern, în ascensiuni, la telecabine. Urcă pe jos, să simtă pămîntul tare sub talpa ei mică. E o voluptate subtilă în această certitudine, o stranie compensare a zecilor, sutelor de ore petrecute sus, foarte sus, în avion, cînd pămîntul devine o iluzie.

O scurtă vacanță la Sinaia. Locuiește într-o vilă la Cumpătul. E mai multă liniște aici. A venit doar pentru cîteva zile. Nu e sezon, nici estival, nici hibernal. E luna septembrie, după începutul cursurilor școlare. Simona vrea să se însingureze. Nu e o fugă de oameni, ci retragere spre propriile izvoare lăuntrice, de unde se întoarce refăcută, sensibilizată, pentru sine, pentru ai ei, pentru semeni. Septembrie și-a făcut simțită prezența aici, la munte, în arbori, în ierburi, în flori, în cer. Cerul e albastru, pur ; un altfel de albastru și un altfel de pur decît văzut din avion. Îi place să urce pe lîngă cantina scriitorilor de la Cumpătul, să străbată o pădure de brazi înalți, cu trunchiurile drepte, catarge care despică orizonturi (mirosul de cetină o întoarce, ca în romanul lui Proust, pe aceleași căi magice, în copilăria dintr-un sat de pe versantul celălalt al munților). Trece apoi printr-o poiană, o primă ispită pentru un ochi mai puțin avizat, înaintează, sare peste pietrele spălate de un fir de apă cristalină, urcă pieptiș o coastă, printre rugi de mure, culege, își însîngerează vîrful degetelor și buzele, rîde singură, aleargă, i se dezvăluie tipsia miracolelor (Poiana Florilor, așa o botezase un poet și așa i-a rămas numele), imensă, iar peste drum de apa neauzită a Prahovei, lanțul verde al Bucegilor, cu masivele și piscurile decupate pe cer ca de un nemaipomenit și iscusit vrăjitor. Aici Simona se oprește, întîmpină cu toată ființa ei aerul, solidificat parcă în ace de gheață, în turțuri ireali. Întinde brațele, aleargă, se tăvălește ca o vietate a pădurii ascunsă ochiului profan.

Cît de mult se înșelaseră aceia care o fixaseră în schema ființelor incapabile de efuziuni lirice ! O vietate a pădurii ascunsă ochiului profan, dar nu și semenilor săi. Căci din iarbă, unde stătuse după un drum și o goană similare, la apropierea Simonei se ridică un bărbat.

Spre seară s-au despărțit. Recăpătîndu-și starea de calm dintotdeauna, Simona se îndreptă spre vilă. Refuză să cineze. Luă două mere parmen aurii, cu gîndul la bărbatul acela pe care nu se așteptase să-l revadă după atîția ani. Își zise că dacă ar fi văzut-o curățîndu-și merele ar fi obiectat și, cu zîmbetul lui mereu ironic, ar fi spus că, în

Foiana Florilor, dacă mănînci mere trebuie să muști din ele. Simona surise. Ce i se păru foarte ciudat, deși era tentată să creadă că totul fusese o coincidență bizară prin repetare, era faptul că pînă acum îl întîlnise numai în avion, ca pasager (nu se întrebase ce funcție sau profesie avea de călătorea pe linii aeriene, mereu altele și destul de frecvent). Cert este că întîlnirea de aici, unde, într-un fel, se refugiase, o derutase. În primele clipe avusese senzația că se găsea deodată goală în fața unui bărbat străin. Asta pentru că nu era exclus să fi fost văzută alergînd, vorbind singură, tăvălindu-se prin iarba înaltă, înspicată de flori. După ce se convinsese că străinul (într-un fel zis străin, căci îl cunoștea din diferite călătorii, deși nu știa cine este și cum se numește) nu depășea o anumită limită, dimpotrivă, părea el însuși tulburat de faptul că încă o ființă omenească venise în acest loc, îl acceptă ca pe o prezență nu numai suportabilă, dar într-un fel catalizatoare, și rămaseseră împreună multe ore.

Fusese smulsă dintr-un spațiu și un timp foarte bine drămuit, cu rosturi precise, făcînd-o să-și reamintească momente dacă nu extrem de neplăcute, cel puțin dificile din viața ei în avion.

Terminase de curățat primul măr și ținea între degete coaja subțire, lungă, aurie, șerpuitoare și parfumată.

În cursa București-Beyruth un pasager îi atrăsese în mod deosebit atenția. N-ar fi putut spune ce îl singulariza. Nici statura înaltă, nici părul cenușiu, pe care îl purta lung, acoperindu-i urechile, nici ochii adînci cu lumini întunecoase nu justificau — își spunea Simona — această atracție. Mai degrabă un soi de magnetism ori o aură nevăzută îi învăluia alcătuirea. Oricum, fără să-și dea seama, se arătase dacă nu mai atentă decît față de ceilalți pasageri — asta, desigur, și-ar fi reproșat-o cu severitate — mai caldă. Dar, acest bărbat se părea că nu o observase, privirea lui aluneca ori trecea dincolo de ea, îi mulțumea cu politețe necxagerată ori de cîte ori îi oferea băuturi, țigări. În timpul zborului, reveni mereu spre locul din care necunoscutul, cu o carte pe genunchi, privea prin hublou, foarte adîncit, peisajul.

În zona aeroportului de la Beyruth, avionul a început, coborînd, pregătirile de aterizare. Vremea era rea deasupra Mării Mediterane. Mulți dintre pasageri aveau senzația neplăcută că aeronava cobora direct în mare, dar Simona știa că în curînd va apărea pista pe care vor ateriza. Avionul, însă, în loc să continue coborîrea și să aterizeze imediat, a început să urce. Nici unul dintre pasageri nu a sesizat faptul, în afară de acel bărbat necunoscut, care, pentru prima oară o privi îndelung pe Simona, aflată în apropierea lui. Ea îi șopti, aplecîndu-se, că probabil se iscase un vertij în capul pistei, fenomen frecvent aici. El surîse, un surîs nu maliții, dar sceptic. Nu tresări însă, nu arătă nici un fel de neliniște.

După ce au aterizat, intrînd în cabina echipajului, Simona văzu fețele tulburate ale aviatorilor. Comandantul, palid, îi spuse : „Păpușico, era să devenim îngerași". Stewardesa tresări, neplăcut surprinsă de acest apelativ, pe care, în condiții normale, pilotul nu i l-ar fi adresat. I se relată că, în același timp cu ei, un alt avion venea la aterizare. Ei erau primii. Pilotul comandant al avionului TAROM evitase o ciocnire, de fapt o catastrofă.

Reveni, căutîndu-l din priviri pe pasagerul necunoscut, dar nu-l mai văzu. Coborîse, probabil, și dispăruse în autobuzul care acum se îndrepta spre aerogară.

„Unde l-am mai intilnit, pe ce rută?" se întreba Simona, făcînd prin odaie cîțiva pași. Se duse la fereastra îngustă, cu vedere spre munți. Îi privi. Erau masivi, spinări de pahiderme apocaliptice pe cer. Deschise fereastra. Aerul pur o învioră. Își sprijini coatele pe pervaz și privi în noapte. Se desprinse de la geam cu fruntea și obrajii mîngîiați de aerul nopții. Lăsă fereastra deschisă, stinse lumina, se urcă în pat și se înveli cu două pleduri groase. Stătea rezemată cu spatele de tăblia de lemn a patului și privea munții, care păreau foarte aproape. „Unde l-am mai întîlnit ? îi stărui în minte întrebarea. Desigur, tot într-o cursă long-range *... Știu, zise cu glas tare, știu ! De la Amsterdam la New York. O, Doamne, ce s-a întîmplat atunci !"

* în engleză — de lungă durată.

După opt ore de zbor peste Atlantic, avionul, un Boeing 707, urma să aterizeze la New York. Simona se simțea obosită. Avusese o zi grea, cîțiva pasageri foarte dificili o chemaseră întruna pentru fel de fel de nimicuri. Singura ciudată relaxare, de cîteva minute, o trăia în preajma acelui bărbat necunoscut, întîlnit în cursa București-Beyruth cu cîtva timp în urmă. Stătea calm, tot în fotoliul de lîngă hublou, și privea oceanul de la înălțimea aceea ametitoare.

Traversaseră Atlanticul spre nordul Canadei și zburau acum de-a lungul coastei. Se apropiau de New York, cînd echipajul avionului fu înștiințat că aeroportul e închis. Se întîmplase o mare catastrofă aeriană. Din această cauză li s-a indicat să aterizeze la Washington. Pilotul, comandantul Boeing-ului 707 sub pavilion român, a cerut totuși aprobarea pentru aterizare, motivînd că atît personalul navigant de la bord cît și pasagerii sînt obosiți după opt ore de zbor peste ocean. După cîteva momente de tăcere se auzi în cabină aprobarea de aterizare la New York.

Avionul a coborît pe pistă cam la o oră după catastrofă, trecînd pe deasupra locului unde muriseră și încă mureau în acele clipe peste o sută de oameni. Se desfășurau operațiunile de salvare a supraviețuitorilor. O parte din avion ardea, fumul se ridica vălătucit. Pasagerii din aeronava românească priveau îngroziți prin hublouri. Simona se afla lîngă bărbatul acela necunoscut. Se priviră. Atunci licări în ochii lui o umbră de îngrijorare. Era foarte vizibilă și în expresia feței și în gestul prin care voia parcă să se apropie de ea. Simona înțelese, șopti cîteva cuvinte, nu și le-a reamintit niciodată, schiță un gest la rîndul ei, ca și cînd ar fi vrut să-i întindă mîinile, dar se reținu.

După coborîre nu l-a mai găsit, deși își propusese să-l aștepte. Dispăruse.

Au fost informați că avionul accidentat aterizase în afara pistei. Fusese furtună. Echipajul român a rămas trei zile la New York. În fiecare seară, la televizor, pe toate canalele, se transmiteau aspecte filmate de la groaznicul accident. Dealtfel, încă din timpul zborului se recep-

ționase la bordul avionului românesc știrea despre catastrofa ce avusese loc. Pe măsură ce se apropiau de New York cabina primea noi amănunte.

Deși știa, ca toți cei ce zburau, că viața îi este oricînd într-o posibilă primejdie, nu își putea stăpîni un sentiment de spaimă. Cînd se urca în avion, nu se gîndea niciodată (reușise să-și impună) la ce i s-ar putea întîmpla. Totuși, parcă, uneori, cineva o trăgea de mînă și îi șoptea : „Amintește-ți, fetițo, că nu mergi chiar pe pămînt". „Dar, adăuga ea, sîntem sute de oameni și gîndim în sute de moduri".

La reîntoarcerea în țară, Simona nutrea vaga iluzie că, printre ceilalți pasageri, va zări silueta înaltă a omului cu păr cenușiu, cu toate că prezența lui prevestea parcă un pericol iminent.

Cînd privi cadranul ceasului brățară, Simona tresări. Era aproape miezul nopții. În odaie se făcuse frig. Coborî din pat și închise fereastra. Munții uriași erau scăldați în creștet de lumina albastră-aurie a lunii. Trase storurile. Aprinse focul și se ghemui la gura sobei, cu pledul pe umeri. Adormi. Cînd se trezi, obrajii îi ardeau ca de febră. Soba se încinsese și iradia puternic.

A doua zi, bău un ceai la cantina scriitorilor și porni spre Poiana Florilor. Nu voia să-și mărturisească gîndul ascuns. Bărbatul acela necunoscut nu era acolo și nici n-a apărut ore întregi.

Simona se urcă pe un buștean mare, gros, cenușiu, dintr-o latură a poienii. Stătea cu spatele spre firul depărtat al apei cristaline, care curgea în vale. Privea munții înalți, masivi, cu linie sinuoasă. Mirosea parcă a miere, lumina era ca de chihlimbar, tremura ca o perdea străvezie. Rupse un pai lung, subțire, și-l strivi între dinți. Gustul puțin amărui îi umplu gura. Nu îl aruncă. Avusese o carte cu ea, dar o lăsase alături, pe bușteanul gros, prin crăpăturile căruia foiau furnici. Una i se sui pe gheata

de baschet. Simona o văzu urcîndu-se spre șoseta galbenă, apoi trecînd pe linia lungă a piciorului dezgolit de pantalonul bleu-cenușiu care se ridicase în arcuirea genunchiului. O mai răbdă o clipă. Cu vîrful paiului o trimise în iarbă.

Spre prînz se făcu cald. Simona își scoase puloverul și rămase în bluză, cu brațele goale. Își trecu degetele subțiri prin părul blond-castaniu, cu o grație involuntară. La marginea cealaltă a poienii apăru un grup, care se pierdu în pădure. Se bucură. Voia să fie singură. Singură ? Da, singură, singură. Privi ceasul brățară, dar nu reținu ora.

Simona zbura cu o cursă Charter, cu turiști din RFG. De cîteva minute avionul se apropiase de granița noastră. Curînd trecu pe deasupra Aradului. Unul din zborurile liniștite, normale, de vară. În locul știut, lîngă fereastră, bărbatul cu părul cenușiu, cu cartea pe genunchi, privea prin hublou peisajul. Același politicos mulțumesc, ori de cîte ori îi oferea cafea, răcoritoare, ciocolată. Începuse s-o intrige prezența acestui om. nu pentru că voiaja frecvent pe diferite rute lungi, ci datorită acelui fluid tainic pe care ochii lui adînci îl răspîndeau.

Se smulse din această stare, gîndindu-se la ai ei. În cursele care durează o zi, pleci dimineața și spre seară te întorci, te gîndești la cei de-acasă ca și cînd ai lucra într-un birou. Cu deosebirea că nu poți să le telefonezi și să afli ce se mai întîmplă.

E greu să-ți imaginezi că o stewardesă poate duce o viață de familie. Lumea din afară își închipuie că ea e într-o continuă goană, între două avioane, curse. Este într-adevăr o viață agitată, ai contact cu fel de fel de oameni. te supui unui anumit risc, orice ai zice. Totul însă te face să dorești liniștea casei tale.

Abia depășind ultimele case din jurul orașului Arad, pe tabloul stewardeselor, în bufet, se aprinse un bec mic, portocaliu. Era semnalul care anunța că la sistemul de presurizare a avionului s-a produs o defecțiune. Se smulse din reveric și intră în cabina echipajului. Comandantul o informă că se va executa o coborîre de avarie. Știa ce are de făcut. Anunță prin fonie pasagerii să-și lege centu-

rile de siguranță și să nu fumeze. Nu s-au arătat alarmați, deși temperatura, în avion, începuse să crească vertiginos. Lipsea oxigenul. Simona și colegele sale aplicară măștile de oxigen celor care nu suportau această temperatură. Cînd trecu pe lîngă bărbatul necunoscut cu părul cenușiu, acesta o fixa deschis. Privirile lui parcă spuneau : „știu ce se întîmplă, fii calmă". Simona rămase cu ochii magnetizați de privirea lui.

La Constanța avionul a aterizat fără dificultate. Pasagerii nu sesizaseră pericolul prin care trecuseră. Stewardesele creaseră atmosfera necesară unei treceri line peste momentul de primejdie.

La coborîre, Simona îl căutase zadarnic pe bărbatul cu păr cenușiu. Era convinsă că nu-l va întîlni. Coborîse, probabil, tot printre cei dintîi pasageri și din nou se afla în autobuzul care se îndrepta spre aerogară.

Într-o țară din continentul african. Un grup de aviatori, stewardese, personal tehnic din România, aflat aici în bază unui acord între state. Pe terasa unui hotel modern, cu multe etaje, sub largi umbrele menite să apere de căldură ecuatorială. Palmierii și cocotierii își înălțau spre cerul pur siluetele trunchiurilor maronii solzoase, cu ramuri lungi, curbate lin, cu frunza bogată în clorofilă. Voichița, într-o rochie diafană, albă, curăța alene o enormă banană. Coaja galbenă se desfăcea pe toată lungimea fructului, dezvelind miezul parfumat, zaharat, care dilata nările și umplea aerul de o explozie de arome. Privea mulțimea pietonilor și circulația automobilelor. Ochiul i se obișnuise cu fizionomiile negrilor. Femeile, înfășurate în alb, cu turbane pe cap, o încîntau cu linia suplă a trupurilor. Personalul hotelului, foarte stilat, era de o amabilitate ireproșabilă. Înainte de a sosi în Africa, toți se gîndiseră cu îngrijorare dacă vor suporta clima, mîncarea, dacă vor reuși să se integreze mediului necunoscut. Clima a fost mai ușor de îndurat decît se așteptau. Hrana, de asemenea. Ca și la alte hoteluri din metropolele africane, era pregătită în mod aparte pentru ei, după bucătăria europeană. Evident, cei curioși puteau cere și mîncăruri indigene.

Magda Palade, întinsă pe un șezlong confortabil, cu o imensă pălăric pe cap, sorbea cu paiul o băutură răcoritoare.

— Încerc regretul, spuse Voichița, savurînd carnea bananei, că zbor mult și văd puțin. De cîțiva ani, odată cu înlocuirea avioanelor prin cele rapide, care se întorc în aceeași zi din cursă, ce poți vedea ?

— Adevărul este că, oricum, aflăm mult mai multe decît dacă n-am fi zburat, răspunse Magda, lăsînd să alunece încă un cub de gheață în paharul înalt, aburit.

— La Havana am stat o săptămînă. Da. Acolo am avut răgaz să vizitez, să hoinăresc.

— Încheiem curînd a treia săptămînă în Africa. Lagos, Brazaville, Kinshasa, Dar-Es-Salaam. Știi ? Ca și tine, probabil, îmi formasem o imagine despre Africa. Din cărți, din filme, din albume. Confruntarea n-a fost deloc pe măsura realității.

— E ca și cînd ai admira un apus de soare, ori un răsărit de lună pe mare, privind o ilustrată, și apoi te-ai trezit direct la țărmul imenselor ape.

— Ți-aduci aminte, întrebă Magda, cele patru zile la Tananarive ?

— Ai început să vorbești ca de o amintire îndepărtată, cînd sînt numai cîteva zile de cînd am plecat din Madagascar.

Magda privea agitația marelui bulevard din fața hotelului. Parcă nu auzise remarca Voichiței.

— Ce m-a șocat în primul rînd în Tananarive, zise Voichița, a fost entitatea lor aparte ca rasă și limbă.

— Da, sînt asiatici, limba, după cîte mi s-a spus, este din familia lingvistică indoneziană.

— Copacii, în loc de flori, aveau doar frunze.

— Era în mai, lună de tranziție dinspre toamnă spre iarnă.

— Frunze roșii. Frunze de iarnă.

— Îți amintești întîmplarea aceea cu rîcșa ?

— Pus-pus îi zice.

— Cînd ne-am înghesuit amîndouă, deși era de o singură persoană.

— Sărmanul om !...

— Omul-cal !

— După cîțiva metri am coborît.

— N-am suportat ca insul acela slab, pricăjit, să mă tragă după el, prins între cele două hulube.

— Mă simțeam depersonalizată, nu știu cum să-ți spun, frustrată de bunăvoie de demnitatea mea umană.

— Noi, și nu omul acela.

Magda a avut fascinația călătoriilor din primii ani de școală. Citea cărți, jurnale de călători. Visa pe marginea paginilor. Se întreba și încerca să-și imagineze cum sînt orașele, casele, cum arată oamenii. Noi sîntem frumoși, dar ei cum sînt ? Sînt buni, corecți ? O pasiona avionul în sine. Dorința de a zbura a părăsit-o cînd tatăl ei s-a îmbolnăvit. Voia să se facă medic, să-i poată alina suferințele. A intrat la medicină, dar după moartea tatălui a renunțat. A intrat la Agerpres. Ziare, reviste din străinătate. I s-a redeșteptat interesul pentru zbor. Matur, de data aceasta. Determinantă a fost prietenia cu soția unui pilot de linie, care îi spusese Magdei : „Pe tine te văd actriță sau stewardesă". Nu a întrebat-o de ce. Îi povestea multe din călătoriile soțului ei. S-a hotărît să se prezinte la concurs. Și soțul Magdei fusese pilot ; căzuse cu avionul. El s-a opus. Dar hotărîrea a fost irevocabilă. Ca o chemare căreia nu i-a putut rezista. Cînd a fost chemată la Otopeni, după ce fusese admisă, l-a văzut pe colonelul B.O. „făcînd niște lucruri grozave pe sus".

Cartea Spătarului Milescu îi insuflase curiozitatea de a vedea China. Și a văzut-o. Temple, pagode, palate. Templul Cerului — Tietan. Pagoda celor șase armonii. Pagoda cu clopoței din Xian. Zidul chinezesc. Mormintele dinastiei Ming. Oamenii. I-au plăcut copiii mici. I se păreau foarte frumoși. Ca niște figurine chinezești. Și o curiozitate. Pe străzi, băieți și fete se țineau cîrd după stewardesele românce curioși să le vadă îmbrăcămintea, fardul.

Voichița intenționa să se ridice din șezlong și să urce în camera lor din hotel. Magda avea chef de vorbă. Tocmai atunci apăru în ușa terasei Radu, mecanic de întreținere, care făcea parte din grupul personalului român. Se vedea

că dormise strașnic. Ochii, pleoapele păstrau urmele somnului. Părea indecis. Văzîndu-le pe cele două stewardese, se îndreptă spre ele, purtîndu-și trupul voinic printre mese. Pielea se închisese și mai mult la culoare, sub soarele ecuatorial. Purta un pantalon scurt și o bluză albastră, cu gulerul larg răsfrînt. La invitația tinerelor femei, trase un fotoliu de pai împletit și se cufundă comod între brațele largi. Scaunul pîrîi sub greutate. Rîse dezvelindu-și dinții albi, dar nu se ridică. Voichița spuse amuzată :

— Credeam că l-ai făcut zob.

— Aș ! Sînt foarte rezistente. Le-am încercat de cînd sîntem pe-aici. Ați văzut planul de zbor ? Mîine plecați spre Mecca.

— Da, știm.

— Asta e o treabă pe care capul meu n-o cuprinde.

— Care ? făcu Voichița.

— Un negru muncește o viață întreagă ca să vadă o singură dată Mecca.

— Deh, fiecare cu credința lui, zise Magda. Caută să înțelegi, chiar dacă nu-i aprobi.

— Nu sînt în stare să-mi imaginez cum o credință (și apăsă pe cuvînt) poate să deruteze în halul ăsta un om.

— Cum a fost la Kano ? se interesă Voichița. Ce fel de oraș este ?

— Cum să fie ? Bine. Kano e al doilea oraș după Lagos. E cam de mărimea unui sector din București. Dar contrastul pe care ți-l oferă e de-a dreptul formidabil. Am văzut oameni bolnavi, cu plăgi deschise, întinși pe stradă. Tot în plină stradă, bucătării improvizate. Se consumă și acolo fructul de koka. Știți cum arată.

— Știm, știm, zise Magda. Ca o caisă. Sucul e strașnic. Dă efectul a două cafele și îți albește dinții. Tu trebuie că ai băut în cantități industriale, rîse ea.

— Îți dă o stare curioasă de veselie. Indigenii o consumă și pentru că ține de foame, interveni Voichița.

— Apropo, își aminti Radu, întinzîndu-și picioarele lungi sub masă. Sînt grozavi. Am trăit regește. Au o bucătărie, la restaurant, parcă e laborator. Se lucrează mecanizat. Întreg personalul poartă mănuși, iar bucătarii au

nască pe față ca doctorii. Înainte de a servi masa, chelnerilor li se face de fiecare dată un soi de instructaj de către șeful de sală. Masa e excepțională. Aer condiționat în toate camerele.

Și încă ceva. Într-un parc, lîngă hotel, un parc cu o vegetație luxuriantă, o piscină cum puține cred că sînt în lume. Apa era în permanență primenită. Muzică stereo, lentă, europeană. (Aș fi vrut să ascult muzică africană.) Boxe mari. Dacă o singură frunză cădea în piscină, venea imediat cineva și o culegea. La o adîncime de patru metri și jumătate se vedea foarte distinct fundul bazinului.

Voichița se ridică, dispăru cîteva minute pe ușa hotelului elegant și reveni cu o carte în mînă. Se așeză din nou în șezlong, căută întorcînd filele, găsi și spuse, adresîndu-i-se lui Radu :

— Să-ți citesc cîteva fraze. Știi franțuzește ? Nu ? Îți traduc.

— Lasă, mă simt prea puțin apt pentru lectură la ora asta.

— Nu, nu. te interesează, cred. Asta în privința unei anumite optici pe care o ai despre lumea spiritualității africane, a universului populat de monștri, de miracole, de metamorfoze, de vrăji.

— A, despre *Amos Tutuol'a* vorbești ? întrebă Magda.

— Da. Ascultă, Radule, îți traduc pe sărite. „Într-un sat, am întîlnit din întîmplare un vrăjitor, care tocmai voia să-și desfășoare atributele puterii sale magice în fața șefului de trib. Atunci am dorit să intru în competiție cu acest vraci. Am schimbat ziua în noapte și totul, dintr-o dată, s-a întunecat. I-am spus rivalului meu să readucă lumina zilei, dar n-a izbutit. L-am preschimbat în cîine și a început să latre la toți cei ce participau la întrecerea noastră. Pînă la urmă, puterea pe care o stăpîneam s-a dovedit mai eficace decît a vraciului, iar șeful de trib mi-a oferit toate darurile pe care ar fi trebuit să le împărțim între noi doi. I-am redat celui învins forma lui fizică inițială și am plecat. Mă depărtasem cam o milă de sat, cînd m-a ajuns din urmă și mi-a cerut să-i dau jumătate din darurile primite. L-am refuzat. El se preschimbă pe dată într-un șarpe veninos și voi să mă muște. Folosind puterea mea magică, m-am transformat la rîndul meu într-un

baston lung și am început să-i aplic lovituri strașnice. Gata să-și dea sfîrșitul, mai avu tăria să se preschimbe într-un foc care să ardă bastonul și se repezi să mă cuprindă în flăcări. Fără să stau prea mult pe gînduri, am devenit ploaie și l-am stins. El replică prompt, se preschimbă într-o fîntînă adîncă, pe fundul căreia m-am pomenit. Fîntîna se umplu îndată și, pe cînd voia să o astupe, am luat forma unui peștișor și m-am pregătit să sar afară din fîntînă. Atunci vraciul s-a transformat în crocodil, eu în pasăre, el în uliu"... și așa mai departe, încheie Voichița.

— Știi că mi-a plăcut ? zise amuzat Radu.

— Te cred, replică Magda. Iată aici una din sursele inepuizabile ale dansului, ale cîntecului african, ale artei...

— Și ale spiritului lumii negre.

— Hai, destul cu dăscăleala ! Radu se ridică. După cîțiva pași se întoarse. Nu v-am spus una bună. Mi-a povestit-o aseară, la aeroport, un pilot. Zice că, n-am reținut bine statul, aici, în Africa, a fost deturnat un avion. Echipajul a reușit să aducă avionul nevătămat înapoi.

— Foarte bine, spuseră cele două stewardese într-un glas.

— Da, da. Foarte bine. Întreg echipajul a fost închis.

Pe tronsonul Frankfurt—Constanța. Era vară. Avionul companiei TAROM venea cu pasageri pentru litoralul Mării Negre. Printre aceștia mai multe familii cu copii, dornici să se lase în răsfățul soarelui și al plajelor din România. Ca de obicei, Magda, care nu avea copii, se simțea atrasă de lumea și farmecul celor mici. Îi plăcea îndeosebi o fetiță, de numai trei ani și jumătate, blondă, cu părul inele, ochii albaștri, puri. O chema Daniela. În răstimpul îngăduit de treburile ei la bordul avionului, venea și îi oferea bomboane, sucuri, o lua în brațe, se jucau amîndouă. A dus-o în cabina piloților.

— Îți place apa ? o întrebă Magda.

— Foarte mult. Îmi place să mă bălăcesc tot timpul. Și nisipul îmi place. Fac castele. Dar nu vreau să mi le mai inunde copiii.

Daniela își alungi obrazul gata să lăcrimeze.

— Lasă, voi avea eu grijă. Acum să mergem la mama, cred că ți-e somn și trebuie să dormi.

— Dar mă trezești tu cînd ajungem la mare ?

— Fii liniștită, Daniela. Voi avea grijă să vezi cea dintîi marea.

Avionul urma să aterizeze pe aeroportul internațional „Kogălniceanu" la orele două și jumătate noaptea. Zborul decurgea normal, condițiile meteo erau optime. Cerul senin, puzderie de stele. Era în august, luna ploilor de stele. Cînd și cînd, datorită cine știe căror legi ale universului, statornicite de la nașterea lumilor, cîte una părăsea brusc locul de pe boltă, fremăta, ezitînd parcă, apoi aluneca, despicînd sticla albastră a nopții ca un cristal și dispărea în neant.

Pasagerii fură anunțați să se pregătească de aterizare. Se iscă agitația caracteristică. Părinții treziră cu greu copiii din somn. Unii scînceau, alții nu se dumireau unde sînt.

— Bună dimineața. Constanța. sînt Ion Marin Ana, la verticala Țăndărei, cu nivel 50, se auzi vocea comandantului de echipaj.

— Bună dimineața. Coborîți la 600. Elementele mai tîrziu, răspunse controlorul de trafic.

După un timp :

— Cît ați atins în coborîre ?

— Am atins 600.

— Sînteți la 40 km față de prag. Pista în serviciu — unu opt. vîntul calm, temperatura plus 19 grade, punctul de rouă douăzeci QNH 1009 milibari.

Avionul cobora lin, luminile de la sol se distingeau cu claritate.

— Bună seara, turnule, pista la vedere. Rog aprobați aterizarea.

— Bună seara, IMA, aprob aterizarea. Vînt calm.

Avionul se înclină spre luminile pistei balizate. Bubuitul acela înfundat se auzi și trenul de aterizare se deschise. Avionul execută virajul pe finală și dispecerul de la sol, cu paletele fosforescente, se contură clar în fața cabinei avionului.

— Urmați indicațiile lui, spuse turnul, aprob întreruperea legăturii radio, după oprirea motoarelor.

Roţile luară un prim contact cu solul, apoi începură să ruleze pe pista betonată, micşorîndu-şi viteza treptat, pînă se opriră. Pasagerii se pregăteau să coboare. Îşi luară micile bagaje din plasă, genţile de voiaj pe umăr, copiii de mînă. Magda ştia că părinţii Danielei au multe bagaje mărunte, plus grija frăţiorului fetiţei. Se duse, o luă în braţe pe Daniela care era adormită şi se îndreptă cu ea spre uşă. Scara fusese adusă şi ataşată la avion. Răcoarea dimineţii pretimpurii le mîngîie obrajii, flutură părul inelat al Danielei. care tresări prin somn. Magda o ţinu strîns în braţe şi păşi pe prima treaptă cu toată greutatea trupului. Cînd voi să pună şi celălalt picior. simţi cum scara alunecă şi se îndepărteză de avion. A auzit, în fracţiunea de secundă care a precedat căderea în gol, de la distanţa de doi metri şi jumătate, ţipetele celor de la sol, care aşteptau. O văzură pe stewardesă strîngînd copilul, parcă dirijindu-şi căderea şi dispărînd între scară şi fuzelajul avionului. Magda simţi cum o gură neagră se cască sub ea, auzi şuierul aerului despicat şi se izbi de beton. Îşi auzi oasele trosnind. Daniela se trezi şi izbucni în ţipete. Mîna, care o îmbrăţişase se fractură, dar nu se desprinse din jurul trupului mic.

Din neglijenţă, scara nu fusese asigurată cu frîne şi cricuri, astfel încît, la primul şoc, s-a desprins şi s-a îndepărtat de avion.

Magda nu se pierdu. Era lucidă, foarte lucidă. Rămase nemişcată. Respiraţia i se opri, apoi i se acceleră nebuneşte. Îşi auzea bătăile inimii înfundat, ca venind din depărtări. Printre pereţii negri ai scării şi avionului se zărea cerul înstelat, ca din fundul unei prăpăstii. Deodată, cerul se acoperi de siluetele celor ce se aplecau deasupra ei.

— Daniela, aveţi grijă de Daniela, spuse Magda. Vocea îi suna străină în urechi.

— Doar o zgîrietură pe faţă. Se pare că nu are nimic grav.

Numai atunci se întrebă dacă oasele şi coloana vertebrală i-au rămas intacte. Părinţii Danielei îşi făcură loc prin mulţimea adunată. Mama Danielei o mîngîia în neştire.

— Eşti bine, eşti bine, nu ai nimic, şoptea întruna.

Sirena mașinii de salvare se auzi și farurile lungi măturară pista. Magda fu însoțită de Alina și Voichița. La spital, a fost mutată cu mare grijă de pe targă pe patul alb, metalic. Voichița îi atingea înspăimîntată fruntea și murmura cuvinte pe care nimeni nu le deslușea.

— Fetelor, spuse Magda, n-am să mai scap. A fost ultimul meu zbor.

A doua zi a fost transportată cu un aviasan la București și internată într-o clinică. La examenul radiologic s-au constatat paisprezece fracturi, dintre care trei de bazin. A fost supusă unor operații. A rămas lung timp în spital.

După trei luni a dorit să vină la aeroport, să vadă avioanele. A fost adusă cu o mașină. Peste pijama îmbrăcase un capot lung. Cînd a ajuns pe pistă, se pregătea de plecare cursa de Budapesta—Varșovia. Mașina s-a apropiat de avion, în dreptul cabinei echipajului. Magda a fluturat mîna liberă și a ridicat policarul în sus, semn că totul este în ordine. La mîna stîngă, degetul îi era încă paralizat. Profesorul îi promisese că va consimți să o externeze cînd va putea face semnul convențional al aviatorilor și cu acest policar.

În zilele următoare, și-a dat seama că este recuperabilă, că va putea zbura iarăși.

După nouă luni de la accident Magda și-a reluat zborul. La mîna stîngă purta un aparat ortopedic, care îi îngăduia să articuleze brațul.

OCHIUL LUI FĂT-FRUMOS

Visul de a se desprinde de pămînt, asemenea zburătoarelor, de a simți beția condorului ridicat în albastrele hăuri, de a trăi mai acut responsabilitatea propriei vieți într-o confruntare cavalerească, directă cu necunoscutul, l-a trăit omul secolului douăzeci. Pragamaticii ar spune că nu visul, ci necesitatea a dus la apariția avionului. Nevoia de a găsi un mijloc rapid de transport, pe distanțe mari, evitîndu-se orice obstacol de natură materială.

Amatorii de senzațional au privit ca o curiozitate tehnică primele încercări de zbor, dar după primul război mondial avionul a început să fie tot mai utilizat pentru transportul de pasageri și mărfuri. Evident, numărul companiilor și aeronavelor era foarte redus. Zborul se făcea „la vedere" (cu vederea solului), cu viteze relativ mici, astfel că posibilitatea abordajelor, a ciocnirilor în aer era aproape inexistentă. Nu erau căi aeriene sau mijloace tehnice de radionavigație. Fiecare echipaj zbura pe ruta pe care o considera mai sigură și mai scurtă, în funcție de performanțele tehnice ale aeronavei și de condițiile meteo. În timpul zborului avionul nu avea legături cu solul.

Treptat, dar mai ales în perioada celui de-al doilea război mondial a apărut necesitatea legăturii radio cu baza, precum și între avioanele aflate în zbor. Dar o cerință atrage o alta în lanț : stabilirea unei reglementări

a ordinii de decolare, în zbor și la aterizare, a informării asupra situației meteorologice la aerodrom, pe rută și în zona obiectivelor. Așa s-a născut istoria dirijării traficului aerian. La început, dirijarea traficului aerian a fost asigurată de către telegrafiști, după norme ce variau de la o țară la alta.

Odată cu dezvoltarea transportului aerian internațional a devenit necesară uniformizarea regulilor și instrucțiunilor de dirijare rațională prin elaborarea unor norme internaționale. Astfel, a luat ființă în 1944, sub egida ONU, Organizația Aviației Civile Internaționale — OACI.

Întrucît noile mijloace tehnice, reglementări și cerințe, din ce în ce mai numeroase, ale sistemului de dirijare a traficului aerian depășeau posibilitățile unui radiotelegrafist, prin complexitatea și volumul foarte mare de calcule și convorbiri radio, a apărut o nouă profesiune, aceea de controlor de trafic aerian. Prima promoție, la noi, a ieșit de pe băncile școlii de la Popești-Leordeni în anul 1952, dată care coincide cu înlocuirea radiotelegrafiei cu convorbirile în radiotelefonie.

Controlorul de trafic aerian a devenit una dintre cele trei componente ale zborului modern, alături de personalul navigant și de cel tehnic de la sol. Un om singur, controlorul de trafic, răspunde, în anumite împrejurări, de sute de vieți omenești și de imense valori materiale, inclusiv de această uzină zburătoare — aeronava.

Controlorul de trafic este din ce în ce mai intens solicitat, datorită complexității sporite a zborului. Sistemul său nervos se uzează mult mai repede decît în alte domenii de activitate. Astăzi, majoritatea avioanelor au viteze de peste 800 km/oră (unele au început să depășească viteza sunetului), iar înălțimile de zbor sînt între 7—11 000 metri. În cîteva secunde controlorul de trafic primește rapoarte sau cereri de la mai multe avioane, le judecă, interpretează posibilitățile fiecăruia în parte de a executa manevrele care vor fi necesare, dă dispoziții și urmărește executarea lor, în așa fel ca zborul să decurgă normal.

La toate acestea mă gîndeam, aflîndu-mă în turnul de control al aeroportului internațional „Kogălniceanu". În fața pupitrelor, în încăperea circulară, unde am ajuns

urcînd zeci de trepte în spirală, este semiîntuneric, creat artificial, pentru a se putea urmări ecranul radar. După ce ochii mi se obișnuiesc cu acest clarobscur, descopăr ecranul, ca un ochi imens, magic, pe care țintele luminoase, imaginile avioanelor în zbor, aleargă ca niște stele migratoare, cu rosturi însă foarte precise. Pete ceva mai mari, galben-verzui, ca și țintele dealtfel, stătătoare, sînt imaginile formelor în relief. Mi se arată și vapoarele din port. Antena radar mătură împrejurimile fără întrerupere. Liniile luminoase ale goniometrului indică poziția avioanelor aflate în legătură cu solul. Controlorul de trafic vorbește în cască, iar coordonatorul, la telefoanele înșirate pe pupitru, în dreapta ecranului radar. Aflu că avioanele trebuie să aibă vîntul în față, atît la aterizare, cît și la decolare.

Stau în spatele navigatorului principal radar de serviciu. Este un om la 53—55 de ani. Mic de statură, robust. Pare obosit. Ca din senin, s-a dezlănțuit o aversă. Mă ridic și caut să disting pista. De aici, de la această înălțime, pare o fîșie de apă. Fulgeră, un pîlc de pomi de lîngă turn freamătă puternic unindu-și nu crengile, ci toată coroana. Din cauza furtunii, un avion BAC nu poate fi adus la aterizare. Se caută o zonă liniștită, de așteptare, unde să fie dus. Dacă nu va fi găsită, în funcție de combustibilul pe care îl are, va fi îndrumat la București, Varna sau Sofia. Cerul e plafonat.

„Pe unu-opt nu se vede nimic. Mai bine pe doi-șase", ascult o convorbire între avion și sol. „În nord nu se vede pista, mai bine să încercăm în sud". Avionul este coborît sub plafonul de nori cenușii, pînă cînd pilotul vede aerodromul. La minutul 33 era la Țăndărei. Poate fi adus spre Galați și apoi deasupra mării.

De jos, un avion — AN-24 — nu poate decola încă. Urmăresc ecranul radar. Văd BAC-ul. Apar și alte ținte luminoase. Se vorbește în engleză. Aflu că vine la aterizare un Boeing 737 al companiei Transavia Holand. Aversa de ploaie a trecut. E liniște iar. Turnul comunică că pot fi duși pasagerii la avionul AN-24. Apoi se înștiințează cabina avionului că s-a transmis comercialului să aducă pasagerii la avion. Se aprobă decolarea și se comunică elementele. Comandantul echipajului repetă :

— Sînt Barbu Marin Luca, se aude în turn, aprobați rulajul.

— Aprob, răspunse sec, scurt, omul din fața mea, de la pupitru.

Îl simt. Din cauza furtunii, a dificultății din aer. a avioanelor ținute în zone diferite de așteptare, îi simt nervii întinși. Îl văd că se străduiește să se stăpînească. Discret, îi vine în ajutor, așezîndu-se tăcut în dreapta lui, un alt navigator radar. Uzura nervoasă, acumulată pe tot parcursul anilor la serviciu, aici în turn. și-a pus amprenta.

În altă tură. Două avioane la două minute unul în spatele celuilalt, cu 600 km la oră. Ar fi fost necesar să păstreze, în urma indicațiilor date de turn, o distanță de 20 km între ele. Amîndouă au intrat în același minut la Țăndărei. La Constanța era o zonă ionizată, nu se vedeau bine avioanele pe ecran. În mod normal, avioanele trebuiau să vină unul în spatele celuilalt. Au venit lateral unul față de altul. De serviciu în turn. omul acela în vîrstă.

Am coborît din turn. Soarele ardea puternic. M-am oprit în prag să-mi reobișnuiesc ochii cu lumina orbitoare. Am intrat pe pistă în soarele torid de iulie. Era argintie, ca suprafața unui lac neclintit, oglindă magică, răsfrîngînd zboruri inverse. Ciudat. Din loc în loc, prin lamele privirii văd pete mai întunecate în această oglindă, în acest lac, similare celor de pe întinderile marine. Lăstunii, în zboruri întretăiate, joase, scurte, zigzagate, dau țipăt. Din distanță în distanță, avioanele companiilor române și străine, aterizate. Păsări uriașe, în lumina nefirească a orelor de amiază, cu aripi întinse, gata de zbor, deși simți că de-abia au venit și că au nevoie de repaus.

Mi-au rămas în urechi, stăruitoare, vorbele unuia dintre acești „acari ai cerului" cum se autonumesc controlorii de trafic aerian : „Trăiesc o teamă constantă, rămasă în mine, care se filtrează subteran și care, prin fisurile momentelor de tensiune, urcă la suprafață ca lava unui vulcan. E teama să nu greșesc. Urmările pot fi catastro-

fale, dacă mă gîndesc la zecile, sutele de vieţi omeneşti şi la valorile ce pot fi implicate într-o catastrofă".

Îmi spun că înaintînd în vîrstă, controlorul de trafic devine mai vulnerabil în faţa acestui stress, la care se adaugă cel „adiţional", al deteriorării fizice. Mă gîndesc că oamenii aceştia ar avea nevoie de un timp de recuperare, de refacere fizică şi psihică, mai îndelungat. „Dacă sînt şapte avioane la aterizare, piloţii vin liniştiţi, ştiu că sînt dirijaţi de la sol, de noi".

Privesc, aici pe aerodrom, autocamioanele înşirate, aliniate, galbene, tramcarele, microbuzele, autobuzele, personalul retras sub cîte o umbră părelnică din faţa zădufului care se simte peste tot. Mă întîlnesc cu comandantul aeroportului, mic de statură, voinic, energic. Ies, prind un microbuz de serviciu şi plec, împreună cu un echipaj tocmai întors din cursă. Mă bucur să-l regăsesc pe Pascal. Acelaşi surîs, puţin obosit. Piloţii sînt gălăgioşi, reconfortanţi. Doar ochii, halourile din jurul lor vorbesc despre înălţimi.

E noapte. Noapte de vară. Ora zece şi jumătate. Cerul e senin. În turnul de control, semiîntunericul obişnuit. Ochiul ecranului radar domină încăperea de dimensiuni reduse, circulară. Pare un ochi veşnic neadormit, fără pleoapă. Dacă a avut-o şi-a pierdut-o prin atrofiere, ca o excrescenţă devenită inutilă. Antena radar se roteşte. La pupitru, de serviciu acum Verzea, neautorizat, sub supravegherea lui Barbu, navigator radar autorizat. Şeful de tură, Dima, mic de statură, robust, mai în vîrstă, aşezat într-un fotoliu, lucrează la un registru de procese-verbale. Se simte obosit. Cu ochelarii căzuţi pe vîrful nasului, cu capul aplecat, pare a fi adormit.

Pe ecranul radar apar două ţinte luminoase, care se deplasează ca două minuscule comete cu coadă estompată. Sînt două avioane — unul al companiei germane Interflug, celălalt al companiei TAROM. Vin la aterizare pe aeroportul internaţional „Kogălniceanu". La un moment dat ţintele luminoase parcă se suprapun. Erau la o distanţă reală de două mile. Controlorul radar Verzea este

convins că vede o singură țintă fosforescentă, cu o coadă mai lungă. De la bordul avionului TAROM comandantul de echipaj anunță la sol că se găsește la două mile distanță de avionul companiei Interflug. Verzea înțelege că se află la un interval de timp de două minute.

La cererea comandantului de echipaj al companiei TAROM, Verzea autorizează urcarea avionului la nivelul 2-5-0 nivel de rută. Verzea distinge acum pe ecranul radar o a doua țintă luminoasă. „E avionul german", își spune liniștit. În realitate era un al treilea avion care venea la aterizare. Verzea gîndește că sînt două avioane mari, care zboară aproximativ cu aceeași viteză. Este mulțumit de sine. Ochii lui căprui licăresc. Își trece prelung mîna prin părul scurt și își desface nasturele de la gulerul cămășii albe, scrobite impecabil.

Obținînd aprobarea pentru nivelul 2-5-0, avionul românesc urcă și trece prin nivelul avionului german. Distanța dintre ele fiind de două mile, poate mai puțin, cele două avioane au trecut foarte aproape unul de altul, creîndu-se premisă de abordaj. Luminile de la bordul aeronavelor au fost văzute distinct de echipajele în zbor.

În acel moment șeful de tură se ridică din fotoliu și vine în spatele controlorului Verzea. Tresare și îl împinge de pe scaun, luîndu-i locul, subit cuprins de agitație. Vorbește cu navele, se bîlbîie. Ceilalți controlori vin cu toții în fața ecranului. Barbu își dă seama că, din cauza englezei deficitare și a emoției puternice controlorul s-a pierdut. Intervine energic și preia dirijarea navelor.

Peste puțin timp, cele trei avioane aterizează.

La Centrul regional de dirijare a zborului de la Otopeni — ACC — Air Control Center — m-am dus împreună cu Pascal.

Am venit aici să-l întîlnesc pe Marian Neagu. Stabilisem ora aceasta cu el zilele trecute, cînd îmi povestise, începuse numai să-mi povestească, în intervalul dintre două dirijări, un episod foarte interesant. E un om tînăr, foarte tînăr chiar, blond, cu mustață, înalt, echilibrat. Am reținut amănuntele acelei întîmplări relatate numai pe

jumătate. Tocmai clipa dramatică nu apucase să o sfîrșească. Îmi promisese că o va scrie (eu priveam cu oarecare scepticism această lăgăduință, i-am și spus-o, cred) și că îmi va aduce filele astăzi. Nu venise încă. era liber. I-am zis lui Pascal că rămîn să-l aștept.

„Eram în tură de noapte, începuse Marian Neagu. Spre dimineață. Pe la cinci fără zece, dimineața. Mă simțeam foarte obosit, avusesem o tură grea, cu furtună, nevoi de ocolire foarte mari de la ruta normală. După ora patru dimineața a plecat un avion TAROM IL-14 spre Constanța. Din cauza condițiilor meteo nefavorabile, ajunsese pe la Galați. Pilotul lua informații de la radarul Constanța. În sud, un avion olandez, KLN 2505 DC-9, intrase la Russe și mergea la Amsterdam. Survola România la nivelul 2-6-0, cam 7 900 metri. În sens opus venea un Boeing 707 al companiei Condor, din RFG, care zbura la altitudinea de 10 000 metri. Mergea de la Köln la Istambul. După ce KLN-ul a trecut granița noastră, a cerut să urce la 10 600 metri. Inițial aprobasem să urce la 9 400. Dirijam aceste trei avioane. KLM 2505 DC-9 menținea nivelul aprobat. Am cerut echipajelor KLM și Condor să stabilească poziția și distanța față de Tîrgu-Jiu, ca să văd cînd este momentul ca avionul olandez să urce prin nivelul avionului german, Condor, în afară de orice pericol. Cele două avioane s-au depășit cînd KLM mai avea 180 km pînă la Tîrgu-Jiu. Repet că aceste avioane veneau din sens contrar spre Tîrgu-Jiu...“.

Ca într-un veritabil și, parcă, intenționat suspense, Marian Neagu se oprise aici. Mărturisesc că eram curios să ascult urmarea, fiind convins că se petrecuse ceva deosebit, de natură să-mi contureze încă o imagine despre acești oameni care dirijau mașinile zburătoare, o imagine tot așa de pregnantă ca aceea despre Fane Voicu, de la Băneasa, băiatul urias, cu surîs și priviri de adolescent pus pe șotii.

Marian nu mai venea însă. I-am telefonat acasă. S-a scuzat, sub nu știu ce pretext, dar mi-a promis că îmi aduce finalul episodului. Urma să plec la „Kogălniceanu“. Mi-a spus că îmi va trimite acolo filele cu una din curse.

Nu mi le-a trimis. Oameni, oameni, oameni.

Caut să-mi amintesc ce îmi mai povestise atunci, la prima noastră întîlnire. Îmi vorbise despre satisfacţiile unui controlor de trafic aerian.

„După două ore de muncă, te scoli de pe scaun extenuat, cu cămaşa leoarcă. Numeri şi vezi cîte avioane ai dirijat. Se întîmplă să fie în jur de treizeci. Atunci trăieşti o stare sufletească de împăcare cu tine însuţi. Un soi de linişte care se defineşte pe măsură ce reflectezi. Nu ai timp cînd stai la pupitru. Te simţi un fel de zeu, dacă vrei (roşise rostind acest cuvînt, pe care, în fond, nu sînt sigur că l-a rostit el, ori eu), fiindcă de aici, de la sol, datorită în parte şi ţie, zeci de avioane, sute de pasageri, ori mărfuri de o valoare uriaşă, inestimabilă poate, ajung în condiţii optime la destinaţie. Eşti o moleculă, un atom, din acest foarte complex, fin, subtil angrenaj care asigură vieţi, interese, valori. Şi parcă, deodată, gîndind la toate acestea, un flux te străbate, o forţă te invadează şi, la capătul celor două ore, te simţi în stare să iei totul de la început."

Am urcat la detaşamentul de IL-18. Pascal mă aştepta. Mi-a spus că intervenise ceva neprevăzut. Trebuia să plece seara în cursă. Ne-am despărţit, urmînd să ne căutăm după reîntoarcerea sa. Am plecat de aici la aerogară, unde aveam întîlnire cu Mircea Trifan, navigator pe un faimos IL-18-IMB, care reuşise să aterizeze în Cipru, după ce deasupra Mediteranei i se opriseră cele patru motoare pe rînd.

Am trecut prin sala de aşteptare, unde forfotea mulţimea de pasageri, şi am urcat scările în spirală spre restaurant. Mai înainte, mi-am cumpărat cîteva ziare şi reviste.

Mircea Trifan, o, cerule, trebuia să-mi aducă notate peripeţiile prin care trecuse în acel dramatic moment deasupra Mării Mediterane. O presimţire sumbră îmi învălui inima, dar îmi spusei că al doilea ghinion, în aceeaşi zi, nu putea să mă pîndească. Am respirat destins cînd l-am zărit la o masă împreună cu un alt bărbat. M-am apropiat, s-a ridicat şi, tocmai cînd mă aşteptam să mă invite, mi-a cerut răgaz pentru cîteva minute, avînd încă de discutat cu acel om. M-am aşezat la altă masă, am comandat o cafea mare şi amară şi am început să răsfoiesc

teancul de ziare și reviste. Din cînd în cînd îl cercetam pe Mircea Trifan, care, spre stupoarea mea, îmi ocolea privirea. Am crezut că mă înșel. Păruse foarte interesat, încă de acum cîteva luni, să-mi vorbească. Nu, nu mă înșelam. Îmi aprindeam a treia, ori a patra țigară, băusem cafeaua, terminasem de răsfoit ziarele și revistele, înregistram periferic murmurul, zumzetul de stup de albine care urca de jos, din sala de așteptare, auzeam zgomotul de motoare al avioanelor care aterizau. Nemaisuportînd această prelungită așteptare, i-am făcut semn navigatorului (ieșit acum la pensie) că nu mai pot rămîne. Mă simțeam penibil și eram hotărît să renunț la relatările lui, puteam foarte bine să vorbesc cu ceilalți membri ai fostului echipaj. Tocmai îmi strîngeam ziarele și revistele împrăștiate pe masă, cînd am simțit o siluetă oprindu-se lîngă mine. Am ridicat privirea și am întîlnit chipul zîmbitor al lui Mihai Silvestru, pilot de linie, comandant de echipaj. Un bărbat înalt, subțire, cu păr șaten lins, ochi luminoși, blînzi, nostalgici, cu nasul proeminent.

— Ce faci aici ? m-a întrebat, după ce ne-am strîns mîinile.

— Îl așteptam pe Mircea Trifan. Trebuia să-mi aducă niște file despre episodul din Cipru.

— Nu l-ai văzut ? făcu mirat. Uite-l la masa de lîngă fereastră.

— L-am văzut, cum să nu-l văd, răspunsei, dar mă ține aici de aproape o oră.

— De ce-l mai aștepți ?

— Nu-l mai aștept. Nu bei o cafea ?

— Nu, nu beau. Hai la mine. Să ascultăm muzică. Îți fac eu o cafea să mă ții minte.

— De acord.

Cînd m-a văzut că plec, Mircea Trifan a părut fals mirat. A schițat un gest cu mîna spre buzunarul hainei, unde probabil avea însemnările. I le-am cerut, fără să fac un pas spre el. O clipă a avut intenția să se ridice, apoi a renunțat. L-am salutat ceremonios și am plecat cu Mihai, care devenise nerăbdător, deși era un om foarte calm. Indignat, mi-a spus :

— Ești prea generos cu acest soi de... neoameni.

Am coborît scările în spirală, iar eu m-am oprit să cumpăr un pachet de BT.

— Ce faci ? Lasă, am eu ţigări.

M-a luat de braţ, am făcut un adevărat slalom printre pasagerii care aşteptau, am trecut în corpul clădirii rezervat personalului navigant şi diferitelor servicii accesorii, briefing, meteo, cabinet medical, ACC, şi am ieşit din aerogară. Mihai nu avea maşină. Am plecat cu autobuzul pînă la Băneasa, cartier în care locuia. Avea un apartament cu două camere. Am intrat într-o încăpere dreptunghiulară : două fotolii comode, o masă lungă şi joasă, un dulap-bibliotecă, bar. Totul era simplu, neostentativ, modest. A scos o sticlă de whisky, două pahare, două boluri, ţigări Kent şi un soi de ţigări necunoscute mie, de foi căfenii, lungi, subţiri, discret aromate, care mi-au plăcut foarte mult. Roi-Tan, tips cherry. Mai avea trei în pachetul de cinci ţigări. Mi le-a dăruit dezinvolt, după ce am inspirat primul fum. S-a dus să facă faimoasa cafea de care pomenise la aeroport.

Mă gîndesc că destinul acestor piloţi de linie, care aparţin unei generaţii ce nu mai poate fi numită tînără pentru aviaţie (Mihai avea 39 de ani), este comun. Au venit în aviaţie pe diferite căi, dar toate marcate de dorinţa de a zbura, manifestată încă din anii copilăriei, dorinţă care, intrînd în planul conştientului, a devenit pasiune. Orice fel de calcul, de orice natură, a fost străin acestor piloţi. Există, însă, o altă categorie de aviatori, care au avut mai puţin chemare pentru aviaţie.

Mihai aparţine celor dintîi. Sînt convins că dacă n-ar fi ajuns pilot nu s-ar fi realizat în viaţă. Există oameni cu vocaţie şi cu un drum foarte exact. Dacă viaţa îi scoate de pe făgaşul lor, sînt, într-un anumit sens, pierduţi. Nu mai pot da tot ce au mai bun, mai autentic, mai util oamenilor. Chiar dacă vor fi meseriaşi, ori profesionişti foarte conştiincioşi, rămîne o parte esenţială a energiei lor care se iroseşte şi o nostalgie permanentă a locului pierdut.

Mihai însă şi-a împlinit destinul. A visat omul-pasăre în copilărie, cu ochii deschişi. Şi a dorit să zboare. Încă de cînd avea patru ani, un frate mai mare i-a făcut un planor cu praştie, să se joace. Într-o vară, avea unsprezece ani, un vecin l-a chemat la cercul de aeromodele.

Începuseră să se coacă vișinele. A cules o pungă și s-a dus. La cincisprezece ani a intrat „în contact" cu „aviația mare". A făcut școala de mecanici de avion, apoi de zbor fără motor. „La planorism mi s-a dezvoltat spiritul de echipă. O, să asculți cîntecul planorului ! Cum fluieră vîntul printre hobane ! Credeam că e tot ce își poate dori un om. Îmi lipseau multe, dar mi se părea că am totul. Fetele veneau singure la noi, atrase ca de un miraj. Am rămas cu toate prieten. Azi e obositor."

— De ce, Mihai ? l-am întrebat. De ce azi, tocmai azi, cînd zbori pe avioane mari, moderne ? Ce te obosește ? Nu înțeleg.

— Nu zborul mă obosește. Dacă n-aș zbura, n-aș mai fi om. Mă obosește scriptologia de pildă. Ai auzit de această nouă, atotputernică zeitate ? făcu el ironic. Ni se cer, nouă, piloților, fel de fel de situații, procese-verbale, foarte multe situații scriptice, care nu sînt deloc necesare. Ne acoperim de tot felul de hîrtii. Ne paște pericolul să ne transformăm în contopiști. Activitatea noastră de bază, zborul, riscă să treacă pe planul doi. În aviație este o disciplină deosebită, impusă de specificul muncii. Ei bine, conștiinciozitatea, pe care o avem noi, aviatorii, nu trebuie subminată de nimic. Toată rezerva noastră, rațională și afectivă, da, afectivă, trebuie dăruită zborului. Nimic străin să nu o tulbure.

Mihai a revenit cu cești le de cafea și cu ibricul de aramă din care se înălțau aburi aromitori.

— Sînt omul tău, am zis.

— Așteaptă o clipă, asta nu e totul.

Puse tava, cu multă grijă, pe măsuța lungă și joasă. Se îndreptă spre acel dulap bibliotecă, bar, discotecă. Apăsă diverse butoane și banda magnetică începu să se deruleze. Luă o cască, foarte ciudată, pe care mi-o așeză la urechi și un mic aparat electronic pe care mi-l puse în mînă, manevrînd iarăși clapele. Auzeam în prim plan cînd un grup de instrumente, cînd altul, cînd solistul.

Mihai mă privea încîntat, interogativ, sigur de răspunsul meu. Acest om, care trecuse și avea să treacă prin clipe

extrem de dificile, acolo sus, se transfigurase. Trăia muzica cu toate fibrele fiinţei sale. Deasupra gurii frumos arcuite, cărnoase, plutea, flutura scama de lumină a unui surîs angelic.

Am băut whisky, am fumat ţigări bune, am băut cafele. Nu vorbeam, ascultam muzică şi ne priveam. Casetele se schimbau una după alta.

— Acum ai să vezi un apus de soare în fiord, spuse Mihai.

Intr-adevăr, sunetele s-au transformat, înaintea ochilor, în imagini vizuale, colorate.

— Acum vei vedea, continuă peste un timp Mihai, cum se topeşte un ţurţur de gheaţă la streaşina unei colibe din nordul înzăpezit. Fii atent, e dimineaţă, soarele e stăpîn, trec orele, e primăvară. uite, a început să se scurgă prima lacrimă a ţurţurelui. O vezi ?

— Da, Mihai, am şoptit.

Vedeam zăpezile însorite, simţeam viaţa în impulsurile ei primare, trandafiriul luminii descompuse în beţigaşul de gheaţă care atîrna, printre atîţia ţurţuri, la marginea streaşinei... Şi banda s-a întrerupt brusc. Mihai a schimbat caseta. Ritmuri sudamericane, molcome, mătăsoase, unduitoare m-au înconjurat, eu punct central, din ce în ce mai dens, mai insinuant.

Şi atunci m-a invadat o altă realitate. De coşmar trăit cu simţurile descompuse, ca sub refracţia unei lumini puternice, divergente apoi. În mijlocul odăii au apărut dansatori şi dansatoare sud-americane, orchestra, pereţii s-au distanţat, dezmembrîndu-se, spaţiul s-a dislocat, timpul a suferit mutaţii, sublimîndu-se. În mijlocul dansatorilor a apărut mama, aşa cum o lăsasem la Ploieşti, bolnavă, bătrînă, care a început să se mişte în ritmul lent, balansat al muzicii, cu mîinile, braţele deschise, puţin înclinată pe spate, reliefîndu-şi pîntecul umflat de lichid. Dansa, dansa singură, cercul se lărgise în jurul ei, dansatorii se retrăseseră fără să se îndepărteze prea mult, fără să se tulbure din ritmul acela unduitor, voluptos. Mama dansa, dansa cu braţele desfăcute, bătrînă, cu tîmpla uşor înclinată, cu o linişte ciudată în priviri, o lumină lăun-

trică răsfrîntă, ca o împăcare cu sine și cu lumea, definitivă, totală, ireversibilă.

— Daniel, ce s-a întîmplat ?

L-am privit străin pe omul din fața mea, care îmi scutura umărul.

— Uite, vreau să-ți prezint pe cineva.

Mi-am revenit. Cine venise ? Fusesem singuri. Cînd intrase ? Am vrut să mă ridic din fotoliul în care mă afundasem, dar fire nevăzute mă reținură. Mihai îmi scoase casca de pe cap, trebuie că arătam hilar, îmi luă aparatul acela electronic din poală și mă împinse ușor în fotoliu. Apoi zise :

— Bea, nu știu ce s-a petrecut cu tine. Oricum, nu-ți va face rău.

Îmi întinse bolul cu whisky. L-am luat, l-am golit dintr-o înghițitură. Un șarpe de foc se insinuă pe esofag și se încolăci, ghem de jeratic, în stomac. Mihai dispăruse. Pe canapea, dinainte-mi, ședea o femeie tînără. Avea un oval al feței accentuat, liniile ferme, linia nasului lungă, era frumoasă, buze senzuale, ochi căprui ori negri, pleoapele ușor fardate cu albastru, păr lung răsfrînt peste sîni, un fir drept, gros, priviri directe, puțin vulgară, mi se păru, dar nu respingătoare, dimpotrivă. Cred că era înaltă, subțire, cu pîntecul supt și sîni pronunțați. Stătea picior peste picior, cu coapsa prelungă (arc zvîcnit peste un viaduct). Rochia, pe un fond grena, cu flori geometrice albe și galbene, mari, mult prea transparentă, cercei rotunzi. Pe degetele lungi, o, ce lungi, inele de aur.

Mihai aduse iar ibricul acela de aramă cu cafea aburindă și trei cești mari. Spuse simplu :

— Ea este Tia.

Și, întorcîndu-se spre ea :

— Pe el îl cunoști ?

Am vrut să mă ridic din fotoliu, dar n-am reușit. Am murmurat ceva ? Nu știu.

Spre seară am plecat. Odată cu Tia. Era cu mașina, un Ford Capri.

— Te conduc. Unde vrei să te las ?

— Nu știu, am răspuns, și m-am urcat lîngă ea.

Conducea dezinvolt, șerpuind cu eleganță printre automobilele care împînzeau șoseaua națională București-Plo-

ieşti. Am trecut de Otopeni, ne-am oprit la marginea unei păduri. A stins farurile. am rămas un timp în maşină. n-am scos o vorbă nici unul. Apoi a coborît, a făcut cîţiva paşi, şi-a aprins o ţigară, s-a îndreptat spre un arbore înalt şi s-a rezemat de el. A fumat toată ţigara. Aproape n-o mai zăream, îi bănuiam însă făptura, prinsă ca o enormă reptilă pe verticala arborelui. Florile de pe sîn îi ardeau ca două văpăi fosforescente.

— Situaţiile limită ? Pentru noi sînt normale, vorbi Mihai. Veneam de la Aden, în cursa Cairo-Aden-Otopeni. Am hotărît să trecem peste Cairo, să aterizăm direct la Otopeni. Pe la Post Dusan, la Luxor, datorită vîntului puternic de faţă, viteza oscila între 350—395 km/oră. Tentativa de a ajunge la Otopeni era pusă sub semnul întrebării, din cauza combustibilului. Am continuat zborul cu gîndul ca, la nevoie, să ne alimentăm la Cairo. Între timp însă vîntul s-a potolit. Am zburat mai departe, cu riscul de a ateriza la Atena. Aici mai aveam 4 200 tone de petrol. deci, după normă, combustibilul nu ne ajungea. Totuşi ne-am hotărît să mergem la Otopeni. Nu, nu era riscant. deoarece puteam să aterizăm în caz extrem la Sofia. Cînd am trecut de Atena, mecanicul de bord ne-a zis : „Sînteţi nebuni, nu ne ajunge gazul !" Atunci a apărut emoţia. Dar calculul meu era bun. La Otopeni. Am ajuns după nouă ore şi jumătate de zbor.

Zborul de noapte ? Are farmecul lui. Dar eşti atent la aparate. Afară ne uitam ca să ne limpezim ochii. Apusul de soare ? Da, e frumos, e altfel sus. Ca şi luna plină. E mare, luminoasă aproape, în hăurile semiîntunecate. Cînd străbatem un nor, se diminuează.

Cînd sînt fenomene orajoase, la orizont apare o flacără mişcătoare, pe toată linia lui. Pare un tampon imens de vată îmbibat cu spirt căruia îi dai foc.

Pleci de la Constanţa spre Oslo la orele 14. Ajungi acolo la orele 22, soarele încă n-a apus. Te întorci tot pe lumină.

Mihai soarbe din cafea, ori coniac, fumează, îşi adună gîndurile. nu, nu şi le adună, le lasă aşa cum vin, şi vorbeşte.

— Era curînd după ce devenisem comandant de echipaj. Zburam spre Bergen. Cursa era lungă. Eram trei piloți, doi comandanți. La Bergen, lipsă de vizibilitate. Ce facem ? Aterizăm pe Oslo sau mergem mai departe ? Da. Mergem mai departe. Unul din comandanți făcea fonia. Am aterizat pe Bergen. Pista era udă. Nu se simțea contactul cu ea. Pasagerii, toți străini, cînd au văzut iarba, au început să aplude și să cînte. Sînt riscuri la Bergen. Pragul pistei e marcat de două stînci. Practic, treci cu avionul ca printr-o poartă, nu-ți poți permite nici o deplasare dreapta-stînga.

— De ce ați riscat, Mihai ? Din ambiție ? Puteați provoca o catastrofă.

— Nu, nu puteam. E adevărat că am riscat. De ce ? Din dorința noastră de reușită. Aveam încredere în noi. Ne spuneam că dacă executăm totul cu atenție, trebuia să iasă bine. Tăcu. Și mai e ceva. Dacă în situații similare am căuta să alegem calea cea mai ușoară, foarte multe curse cu pasageri n-ar mai apunge la destinație în timp util. timpul estimat. Dacă aterizam pe Oslo, trebuia să așteptăm să se ridice ceața la Bergen. Asta ar fi avut alte implicații.

— Care ?

— Mai multe. Avionul ar fi fost scos din program, un avion întîrziat dă peste cap programul de zbor din ziua următoare. Se depășește timpul de lucru al echipajului. Și încă ceva, foarte important. Se discreditează compania. Și nimeni nu vrea asta. Apoi cheltuielile în plus. Orice aterizare neprevăzută pe un aeroport străin implică taxe de aterizare, taxe de parcare, servicii la sol.

Aterizarea ? E un al doilea moment de tensiune intensă după decolare. Spre deosebire de alte profesii, unde randamentul de obicei scade cu cît te apropii de sfîrșitul programului de lucru, piloții trebuie să dea randamentul maxim la sfîrșitul zborului, la aterizare.

Pe Calea Victoriei, în dreptul Academiei, am întîlnit-o pe Mrinalina Saraphai. Nu ne-am ascuns nici unul bucuria. Mergea să lucreze la bibliotecă.

— Nu am prea mult timp, n-am deloc chiar, dar pentru tine îmi fac, măcar să fumăm o țigară. Hai, vino cu mine,

stăm pe una din băncile de pe alei, mi-a spus, și m-a prins de braț.

Este de statură potrivită, cu tenul măsliniu, ochii negri, foarte expresivi, cu lumini care vin din mari adîncimi. Părul negru este împărțit în două și pieptănat cu firul drept. Pe buzele subțiri, un zîmbet permanent.

Am intrat pe aleea principală din parcul Academiei RSR. E toamnă acum, frunzele se vor desprinde curînd din marii platani. Înaintăm, găsim o bancă de lemn, vopsită în verde, ne așezăm. Mrinalina îmi vorbește despre munca ei la Academie.

Este puțin după ora două. Nu e răcoare, dar nici foarte cald, soarele e de miere, se difuzează în frunze, în arbuști, în pietre, în părul și buzele fardate ale Mrinalinei. Stăm sub un arbore înalt, bogat în coroană. Vorbim, ne privim. Îmi spune că e foarte ocupată. Pe lîngă munca ei de cercetare, în curînd este sărbătoarea zeiței Durga și, în odaia sa modestă, are o mulțime de invitați, studenți indieni din București și studenți români. Se vor prepara mîncăruri specifice, sărbătorești. „Foarte condimentate", rîde, „dacă vii, vei flămînzi". Apoi îmi vorbește despre zeița Durga, mama ocrotitoare a întregii creații, în credința fascinantă indiană. A salvat pămîntul de demoni, îți dă putere să învingi răul din tine.

— Știi, vorbește Mrinalina, toamna este un anotimp foarte frumos în India. Încetează ploile, orezul e abia încolțit, lanurile sînt verzi, ca un abur părelnic, cerul albastru, norii albi. Înflorese lotușii, rîurile sînt bogate în ape.

Sărbătoarea zeiței începe în prima seară cu lună nouă și se sfîrșește cînd luna e plină. Seara a zecea este a „întîlnirilor", cea dintîi, din cele pînă la luna plină. Nu trebuie să dușmănești pe nimeni, sufletul să-ți fie împăcat, netulburat de nici un semen, fără să tulburi, la rîndu-ți, un altul. Se întîlnesc cunoscuți și necunoscuți. Îmbii și ești îmbiat cu dulciuri (alină amărăciunea din om).

Florile favorite ale zeiței Durga sînt lotusul și dopati.

— Cum arată această floare, Mrinalina ?

— Nu știu cum se numește la voi: Mrinalina privi în jur și exclamă zîmbind. Asta e ! Și, dintr-un arbust, rupe un fir subțire, lemnos, pe care sînt înșirate, de-o parte și

de alta, printre frunze mici, flori roșii, cu tente mov. Cum se cheamă ? întrebă.

— Nu știu, Mrinalina. Iartă-mă, nu știu.

Am tăcut amîndoi. Fiecare cu gîndurile sale. Ea, poate, se vedea acasă, la Calcuta, într-un sari mov-pal, în mulțimea fremătătoare, aducînd prinos zeiței Durga. Eu, departe, îmi răscolisem în memorie cunoștințele mele de mitologie indiană.

— Parcă, inițial, sărbătoarea aceasta avea loc primăvara, nu ? am întrebat.

Ea rise. Dinții mărunți și albi străluceau.

— Da, așa este. Tu, cu pasiunea ta pentru Tagore, cum să nu știi ! Adu-ți aminte de Ramayana. Rama a invocat-o odată pe zeiță toamna, în loc s-o invoce primăvara. Rama a vrut să-i ofere, ca ofrandă, o sută opt lotuși. Zeița i-a luat un lotus. O sută opt era un număr magic. Rama nu putea oferi o sută șapte lotuși și, ca să completeze, a vrut să-și scoată un ochi (avea ochi albaștri). Atunci zeița s-a convins de sinceritatea și devoțiunea lui Rama. I-a restituit lotusul și i-a dat harul invocat.

Mrinalina uitase, se pare, că nu poate zăbovi prea mult cu mine. Nu i-am reamintit. Poate că și eu uitasem. Pluteam într-un fel de spațiu și timp reversibil. Am întrebat-o :

— Cum aduceți voi ofrande zeilor ?

— În căușul palmelor, la templu, preotul pune anumite flori (știi că zeitățile își au floarea favorită), frunze și fire de iarbă, stropite cu pastă de santal și apă din Gange. Se împreună palmele ; cu ofranda închisă între ele, murmuri rugăciunea. Apoi ofranda se așază la picioarele statuii zeului.

După alte clipe de tăcere :

— Pe Dumnezeu, în India, îl găsim prin iubire. Govindadas spunea că ființa iubită e în Dumnezeu și Dumnezeu e în ființa iubită.

— Să aducem slavă iubirii, am zis fără ironie.

— Da. Nu toți oamenii știu asta.

Mrinalina a privit ceasul minuscul de la încheietura mîinii sale măslinii, a exclamat „o, ce tîrziu e", s-a ridicat, mi-a întins amîndouă mîinile și a zis :

— Te mai văd, da ?

— Sigur, Mrinalina, sigur că ai să mă mai vezi.

Am urmărit-o din ochi pînă a dispărut pe una din ușile clădirii.

M-am ridicat de pe bancă. Mai rămăsesem după plecarea Mrinalinei poate mai bine de o jumătate de oră. Continuam să trăiesc sub atmosfera aceea de Indie îndepărtată. Mă visam acolo sub un arbore Ashoka. Mă întreba: „Știi ce înseamnă Ashoka ?“ „Da, cel care nu cunoaște tristețea“. Mă privise, cu ochii luminoși adumbriți, fără zîmbet.

Trebuia să plec. Aveam să-l întîlnesc într-o cofetărie retrasă pe Lucian Scheianu, comandant de echipaj pe Tupolev-154. Un bărbat care reușise să-și refacă echilibrul lăuntric după anii de întrerupere de la zbor. Dar seismele trecute, prin firea lucrurilor, în straturile memoriei, revin uneori. Și chiar dacă nu revin, își pun amprenta, descărnate, osificate, dar cu atît mai durabil, pe ființa noastră.

Lucian Scheianu era omul care știuse să depășească deteriorările psihice cauzate de constrîngeri sociale într-o perioadă trecută.

Îl cunoscusem în vară, la „Kogălniceanu“. Ne făgăduisem, acolo, ore întregi de plimbări, de comunicare, dar nu am reușit să le realizăm. Fie din cauza deselor sale plecări în curse, fie datorită îmbolnăvirii lui Sorin. Ne despărțisem hotărîți să ne revedem la București. Nu știu de ce, aveam presimțirea că nu vom reuși nici de data asta.

Țin minte un drum făcut împreună la „Kogălniceanu“. Ne întîlnisem în sat. Eu căutam farmacia. M-a însoțit, a avut chiar răbdare să mă aștepte (era aglomerație). Se înserase cînd ne-am înapoiat la hotel. Becurile își filtrau lumina prin frunzele salcîmilor de pe marginea șoselei. Apoi am părăsit drumul principal pentru o potecă ce scurta distanța. Ghiceam șoseaua mai mult după farurile automobilelor (circulația devenise intensă), auzeam șuieratul caracteristic al pneurilor pe asfaltul încins peste zi.

Pe drum ne întîlnisem cu un aviator care se ducea în sat. I-am spus lui Lucian Scheianu că omul acela nu-mi plăcea. Avea un licăr în ochi pe care nu putusem să-l

interpretez, pentru că nu-ți suporta privirea. Parcă avea ceva de ascuns. Nici zîmbetul lui, forțat, lipit de colțul buzelor, de circumstanță, nu era de natură să ți-l apropie. Nu m-a contrazis. Cred că gîndea la fel, pentru că, după o clipă de cumpănire, a zis :

— Probabil ți-ai dat seama, de cînd trăiești mai mult printre noi, că sînt și unii care zboară din interes. Îi atrag o anumită „poziție" socială, anumite avantaje de natură materială. Dragul meu, să știi că pe acești oameni eu îi compătimesc. Pentru ei aviația este un chin, crede-mă. Își numără anii pînă la pensie.

I-am răspuns că paradisul din mine, cu care venisem la Otopeni, înșorile, zilele, săptămînile ce urmaseră, începuse să se destrame.

— Ca orice paradis, a replicat el, zîmbind.

— Da, ca orice paradis. Dar, nu știu cum să spun, ca să nu fiu contradictoriu, lumile acestuia rămîn în mine, sub o altă ipostază. E o etapă care îmi îmbogățește sufletul, ființa, cu lumi metamorfozate. Sînt esențele care rămîn. Sună cam emfatic, dar cam așa e.

Ajunși la hotel ne-am despărțit. Ne-am promis să ne căutăm a doua zi. A doua zi n-am putut eu. Febra lui Sorin revenise. După aceea a plecat el aproape zilnic în cursă. Începuse să mă intrige. Parcă ne stătea ceva împotrivă. Cît am mai rămas la „Kogălniceanu" ne-am văzut sporadic. Mi-a povestit cum, împreună cu fratele său, Alexandru Scheianu, au construit în adolescență, din piese de avion devenite inutilizabile, primul scuter, pe care l-au botezat Rosinante. Nu era un scuter cum este cel de astăzi, dar fusese realizat pe aceleași principii, anticipînd, la scară mondială, acest mijloc de transport. Mi-a spus că a călătorit foarte mult cu... trenul. Zece ani a fost oprit de la zbor, de prin 1950. Însoțea trenurile frigorifice prin Europa, supraveghind buna funcționare a instalațiilor. După aceea a fost rechemat în aviația utilitară.

— Părerea mea este că aviația utilitară ar trebui să fie ceea ce se cheamă o pepinieră pentru aviația civilă. Un pilot trebuie să știe ce poate el, fără ajutor de jos. Să zboare singur, să nu primească îndrumări de la nimeni, să nu aibă căști la ureche. Să fie absolut singur. Cele mai frumoase impresii despre zbor le am din aviația utilitară.

— Mi se pare ciudat, l-am întrerupt. Ai călătorit totuși enorm, prin toată lumea, ca pilot de linie, cu avioane mari, moderne.

— Totuși, așa e, cum îți spuneam. Pentru un zburător adevărat cele mai mari satisfacții ți le dă planorismul și aviația utilitară. Sînt avioane mici, zborul e jos, nu te simți rupt de pămînt. Te simți ca o pasăre în zbor, te descurci singur. Te simți mare, ai senzația de înălțare. Aici trăiești adevărata poezie a zborului. Aviația cealaltă e o meserie pe care trebuie s-o faci perfect. În aviația utilitară înveți să faci ceva, bine și precis, dinainte stabilit. Două zboruri nu seamănă unul cu altul.

— Tocmai, l-am întrerupt iar, aș fi vrut să discutăm despre o anumită monotonie a zborului. Decolezi, pleci, ajungi, aterizezi, iar decolezi și așa mai departe. După ce vezi, poate, de zeci de ori, același cer, aceeași rută, nu intervine monotonia ? Bineînțeles, lasă-mă o clipă, mă gîndesc la zborurile liniștite, fără „probleme".

— Nu, nu. Repet. Două zboruri nu seamănă unul cu altul. Nu există două aterizări asemănătoare. Fiecare zi, fiecare ceas, în aviație îți aduc ceva nou. Dar poezia, frumusețea, nu pot fi trăite ca la avioanele mici. 90% din timp privești afară, 10% pe aparate. În aviația civilă e invers.

Tăcu. Sorbi din paharul cu suc de citrice. Eram pe terasă, după-amiază, devreme. Ședeam liniștiți. Spre seară se aglomera, atmosfera nu era propice confesiilor. Și nu știu de ce, cu Lucian Scheianu nu puteai sta oriunde. Făptura lui, aura lui spirituală cereau un cadru anumit.

— Am auzit, spuse rîzînd, că ai un fel de obsesie a culorilor.

L-am privit nedumerit.

— Se vorbește că ești preocupat de culorile văzduhului, ale cerului la mare înălțime.

— A, da, am rîs și eu, am avut o discuție cu niște piloți tineri de pe MIG 21. Au fost ore interesante.

— Pot să-ți vorbesc despre un răsărit de soare pe Marea Roșie. Mi-a revenit acum în minte privindu-te. Zburam la Jeddah. Cu pelerini. Ei bine, Marea Roșie era foarte verde. Într-un anumit anotimp își schimbă culoarea, mai mult spre țărmuri. Un pictor ar înnebuni, cred, să vadă culorile Mării Roșii.

Apoi, după altă sorbitură din paharul cu suc de citrice :

— Sau un apus de soare la Oslo. Sînt lucruri pe care chiar dacă le vezi numai o oră-două, îți rămîn în amintire. Alger, Golful Persic, Milano. Nu seamănă o cursă cu alta. Poate fi azi o zi ploioasă, dar a doua zi e soare, lumină. Bizar, frumusețea în Golful Persic o trăiești după ce te-ai întors. Acolo căldura e îngrozitoare. Să trăiești o viață întreagă fără să știi ce înseamnă un susur de apă, fără să vezi un copac... e cumplit.

— Cum sînt acolo oamenii ?

— Simpli. Foarte corecți. Nu și-ar putea închipui că pot fi înșelați. Pur și simplu nu cunosc această noțiune. Sînt extrem de prietenoși. De un calm imperturbabil. Probabil că temperatura foarte ridicată, căldura toropitoare, le încetinește reacția. Gîndesc lent. Îmi imaginasem că sudicii sînt temperamente tumultuoase. De fapt, se situează pe undeva pe la mijloc, între nord și sud.

Mi-aduc aminte o scenă elocventă, care nu necesită prea multe comentarii. S-a petrecut în Golful Persic. Cineva a vrut să cumpere o șapcă. Nu era ceva deosebit, dar, în sfîrșit, o amintire din golf... „Cît costă ?" l-a întrebat pe negustorul din bazar. „Șapte dolari". „Cinci dolari", i-a oferit omul meu. Se tocmesc, nu cedează nici unul. Omul își pune șapca pe cap și continuă tocmeala. Cinci dolari. Șapte dolari. Cinci dolari. Șapte dolari. Good by. Good by. By. By-by... și omul pleacă fără să fi plătit șapca și fără ca negustorul să fi realizat paguba.

Ne-am amuzat amîndoi, puțin amar.

— În golf și la Tripoli, continuă Lucian Scheianu, bazarul se întinde pe kilometri întregi. Cînd un magazin din bazar e închis, proprietarul pune două eșarfe sau aruncă o singură eșarfă peste marfă (ceasuri, umbrele etcetera). Acolo nu se fură. Am văzut butucul unde era tăiată mîna celor care furau. Mai demult... Și spînzurători.

M-am scuturat la acest gînd, zicîndu-mi că viața socială are tiparele ei pe meridiane diferite și în epoci diferite. Mă apropiam de cofetăria în care urma să-l întîlnesc pe Lucian Scheianu. Nu mai rețineam de ce îmi propusese să ne vedem acolo. Intenționam să traversez un mic scuar, cînd m-am simțit prins de braț. Era Pascal.

— Dragul meu, am exclamat, mă bucur să te revăd. Ai fost plecat ?

— Azi-dimineaţă m-am întors din cursă. Ce faci ?

— Uite, la cofetăria aceea, i-am arătat, mă întîlnesc cu Lucian Scheianu. Nu vii şi tu ?

Pascal privi ceasul-brăţară, stătu în cumpănă, apoi zise :

— M-aşteaptă nevastă-mea. Dar... vin, pot sta cîtva timp.

Am traversat împreună scuarul, am intrat în cofetărie şi am văzut masa joasă la care şedea Lucian Scheianu. Nu era singur: Un bărbat voinic în penumbră. Ne-am apropiat. Era Grig.

— Grig ! nu mi-am putut reţine un strigăt de încîntare. E o clipă deosebită astăzi. Trei oameni dragi mie...

— Te salut, bătrîne, zise Grig ridicîndu-se. Nu te aşteptai să mă vezi. Eu ştiam însă de la Lucian că vei veni. Şi mă îmbrăţişă bărbăteşte.

Ne-am aşezat în jurul mesei joase. Am comandat cafele. Lucian Scheianu avea în faţă paharul cu suc de citrice. Nu bea şi nu fuma. Ca şi fratele său, Alexandru. Pascal scoase un pachet de Kent. Grig avea ţigările lui, Amiral. În apropiere, un rododendron uriaş îşi întindea frunzele late înspre noi.

— Aici nu se poate bea nimic ? întrebă Pascal.

— De la petrol în... jos, orice, îi răspunsei rîzînd, ca o parafrază la o vorbă a lui. Dacă îl întrebai ce doreşte să bea, avea obiceiul să răspundă : „de la petrol în sus, orice".

Ne-am amuzat cu toţii. Pascal era îndrăgit de marii piloţi.

— Apropo de petrol, totuşi, am zis eu. Mai mulţi aviatori mi-au spus că la aproape fiecare zbor se realizează economii. Cît de reală e afirmaţia aceasta ?

— E foarte reală, spuse Grig. La nivelul companiei TAROM, prin grija echipajelor, vreau să spun prin exploatarea „cu cap" a avioanelor, se obţin economii de mii de tone anual.

— Mii de tone ?

— Exact. Mii de tone. Sub norma stabilită de zbor.

— La un zbor de zece ore, interveni Lucian Scheianu, rămîn două-trei tone de petrol economii. Dealtfel, prin

exploatarea atentă și competentă a avioanelor, li se poate prelungi viața.

— Nu v-amintiți ? zise Pascal, au fost situații în care după expirarea resursei de exploatare a avionului...

— Resursă ? am întrebat.

— ...după expirarea timpului de folosință, au fost cazuri, reluă Pascal, cînd constructorul a prelungit viața acronavei.

Lucian Scheianu zise cu o sclipire în priviri :

— Orice ai face, cînd se întîlnesc aviatorii tot despre aviație vorbesc.

— Mi-a spus Mihai, vru Grig să schimbe discuția, că ai plecat cu Tia. Cu faimosul ei Ford Capri.

— Așa e, am zis. Mihai nu avea de ce să considere faptul o taină.

— Vezi bine, de aceea mi-a spus.

Pascal mă întrebă :

— Știi cine este Tia ?

— O femeie ciudată, i-am răspuns, fără să exagerez.

Au fost cîteva momente de tăcere, pe care nu știam cum să le primesc, ce să cred.

— Dacă te interesează aspectul acesta, important pentru noi, al economiei de petrol, și Lucian Scheianu îmi prinse ușor mîna, pot să-ți vorbesc și eu.

— Da, tresării, mă preocupă. N-am citit nicăieri, nici în presă...

— Nu prea găsești ce să citești despre noi în presă, zise puțin amar Pascal.

— De pildă, continuă Lucian Scheianu, se execută curse cu trei escale. „București-Oradea-Helsinki sau București-Budapesta-Warșovia-Budapesta-București. O astfel de cursă, aparent scurtă, epuizează tot timpul nostru de muncă, adică paisprezece ore de zbor. Deci în paisprezece ore se fac patru decolări și aterizări, spre deosebire de o cursă long range. Și e mai obositor, incredibil de obositor. Aterizările și decolările dese duc la consumuri mari de petrol. Cu toate acestea se fac economii de o tonă, două. pe toată cursa.

— Cred că la o astfel de cursă, vorbi Grig, timpul global de muncă, asta pentru că ai amintit, ar trebui să se reducă, să zicem, cu trei ore, datorită celor trei escale.

— Trei decolări și aterizări care se execută în plus ? am întrebat.

— Da.

— Eu ar trebui să plec, zise Pascal. La noapte sînt în cursă.

— Mai stai, l-am rugat. Te duci cu mașina ta. Deși am auzit că unele companii, pentru a evita oboseala și stările stresante, nu permit piloților care pleacă în cursă să vină la aeroport cu automobilele lor.

— Și încă tu, îi zise Grig lui Pascal, locuiești aproape de Otopeni. Pentru cei care locuiesc în Titan, Balta Albă, Berceni, e ceva mai greu. Ei trebuie să vină în Piața Sfîntul Gheorghe ca să ia autobuzul TAROM.

— De ce nu se organizează, am spus, transportul echipajelor în funcție de planul de zbor ?

— S-a organizat pentru toate categoriile de salariați ai companiei...

— ...minus pentru echipaje, zise Lucian Scheianu.

— Știu că trebuie să fiți la aeroport cu o oră și jumătate înainte de decolare, m-am încăpățînat eu. Pentru aviatorii care locuiesc în cartiere foarte îndepărtate, înseamnă încă vreo oră, o oră și jumătate în plus.

— Adică în minus.

— Da, se pierde din timpul de somn, de odihnă al pilotului.

— Ca să nu mai vorbim de banii cheltuiți pe taxiuri, noaptea, cînd n-ai alt mijloc de transport.

— Și nervii...

— Iar după toate astea, te așteaptă, poate, șase, șapte ore de zbor.

Pascal a plecat. Am rămas Lucian Scheianu, Grig și eu. Tăceam toți trei. Nu era o tăcere stînjenitoare, de natură să ne înstrăineze.

— Cred că se poate găsi, am zis, o ieșire din acest impas.

— Te gîndești la drumurile noastre, noaptea, de acasă la aeroport și de la aeroport acasă, cînd ne întoarcem din cursă ?

— Da. Și mă mai surprinde ceva. Într-o zi, la Otopeni, am spus unei fete, o stewardesă, să ne întîlnim la Clubul aeroportului. Să ascultăm muzică și, în această atmosferă, să vorbim.

— Și ce ți-a zis fata ? rîse Grig.

— Că așa ceva nu există. Am fost surprins, știu că toate categoriile de salariați au un club al lor.

— Ei bine, noi nu avem, interveni Lucian Scheianu. Deși n-ar fi chiar gaură în cer dacă am avea. Rezervele (de echipaj), inclusiv echipajele care trebuie să zboare au nevoie de odihnă, de relaxare. Clubul ar trebui să aibă cîteva camere de dormit.

— Bibliotecă, discotecă, cantină-restaurant, un bar de zi.

— Bine, dar... cum să spun, această neputință a voastră mă depășește.

— Uite-o pe Tia, tresări Grig. Ne-a văzut.

Îi făcu semn. Tia se îndreptă spre nișa în care stăteam. Lampadarul aprins în spatele rododendronului răspîndea o lumină cărămizie.

A doua zi dimineață m-am trezit cu ochii grei și cu o durere de cap cumplită. Am ajuns cu greu în baie și mi-am vîrît capul sub un șuvoi de apă rece. Am revenit apoi. Mi-am făcut o cafea foarte tare. Avusesem un coșmar, din care nu reușisem să mă eliberez. Prin somn trăiam un fel de conștiință dureroasă care se zbătea să mă scoată din combinațiile iraționale, demente, oarbe, ale unor conjuncturi. Visasem că sînt pilot, că zburam pe avioane mari, pe rute internaționale. Eram însurat și cu o viață de familie ajunsă într-un impas fără ieșire. Aveam o femeie frumoasă, fascinantă, care mă chinuia prin absența dramului

de certitudine de care orice bărbat are nevoie ca să-și găsească o linie de plutire. Instinctul meu îmi spunea că femeia mă înșală. În ciuda tuturor aparențelor, un glas lăuntric se făcea tot mai auzit, insinuînd : te înșală, te înșală. Deși căutam, monologînd, să-mi demonstrez că totul e absurd, firul îndoielii găsea fisuri și venea în sfera mea conștientă. Și asta se întîmpla tot mai des, chiar și în timpul zborului, cînd trebuia să fiu complet detașat de orice sursă de neliniște. Pînă in cele din urmă instinctul meu s-a dovedit profetic. Femeia mea a recunoscut. I-am spus că sînt hotărît să mă despart de ea. „Îndrăznește — a strigat : devenise urîtă, străină — mă voi plînge directorului !" Avea dreptate. Nu puteam s-o fac. Ajunsesem la un compromis. Viața ne aparține fiecăruia și nu mai dăm socoteală de faptele noastre. Nu mi-a fost ușor. O iubeam. Am trecut peste orgolii. I-am propus împăcarea, firește condiționată de renunțarea la relația ei. N-a acceptat. Zborurile mele, de zi, ori de noapte, le executam ca un automat pe cale să-și piardă din angrenaj o piesă de bază. Cu timpul am reușit să-mi revin. Rana sîngera, dar mimam seninătatea unui om sănătos. Într-o zi, femeia care fusese a mea, crezusem că este numai a mea, a dispărut. Am aflat apoi că plecase în Occident și că nu avea să se mai întoarcă. Nu a fost singura lovitură. (Se vede că nu reușisem să-mi desprind și ultima fibră din ea.) Cînd m-am dus la aeroport, nu mi s-a mai îngăduit să zbor.

Telefonul suna insistent, eu nu-l auzeam. Nu știam dacă visez, ori sînt treaz. Suna întruna. Am ridicat receptorul din furcă, executam mișcarea lent.

N-am recunoscut glasul.

— Nu știi cine îți vorbește... După atîta vreme netrăită, credeam că regăsirea...

Vocea necunoscută continuă ca și cînd între noi viața cursese pe făgașurile cele mai firești și numai datorită unor întîmplări de proporții catastrofale ne-am fi separat.

Redeveneam lucid, uitasem de migrenă. Mă domina acum alt simțământ.

Necunoscuta aceasta care se insinua în viața mea — începusem să-mi dau seama de gravitatea cuvintelor rostite — mă intriga. O vagă bănuială își făcea loc. Da. Ea era, mi-a spus-o în cele din urmă : Tia. N-am avut puterea să-i resping invitația. Un fel de slăbiciune ori de teamă să nu lezez buna credință a oamenilor mă determina adesea să trec peste mine, peste reacția imediată. Mărturisesc totuși că ființa aceasta ciudată mă atrăgea. Cu atît mai mult, cu cît îmi spuneam că o mai întîlnisem undeva, nu, nu era vorba de nu știu ce avataruri, ci realmente o întîlnisem și nu demult. I-am promis așadar că voi trece s-o văd, la ea acasă ori în altă parte („nu, numai la mine te aștept", stăruise) și că în prealabil îi voi telefona.

Discuția noastră, mai bine zis monologul ei, halucinant, durase mai bine de o jumătate de oră. Cert este că îmi revenisem complet de pe urma coșmarului din noaptea precedentă, analizam visul cu ochi detașat și am sfîrșit prin a-mi spune că lunile din urmă petrecute printre oamenii de pe aeroport se infiltraseră și puseseră stăpînire pe o bună parte a subconștientului meu.

Acum, după un duș rece, ședeam în fotoliu răsfoind ultimele file, ultimele zeci de file în care se îngrămădiseră întîmplări, portrete, schițe de portrete, dar mai ales linii de forță psihice, foarte variate.

M-am trezit după un timp cu privirea alunecînd peste scrisul mărunt unde literele prinseseră parcă o autonomie și se mișcau, minuscule, dînd sensuri bizare cuvintelor prin interferarea lor arbitrară.

Da. Știu acum unde o întîlnisem, prima dată, pe Tia:

Călătoream, cu doi sau trei ani în urmă, de la Moscova la Tbilisi, cu un avion mare de pasageri al companiei Aeroflot. Nu o remarcasem la aeroportul Domodiedovo din Moscova, foarte aglomerat, plin de agitație. Lumea

foarte pestriță, ca limbă și îmbrăcăminte, atmosfera caracteristică voiajului de durată, care te transformă psihic, aducînd în prim plan stări și comportamente de multe ori necunoscute ție însuți, nu-mi îngăduise decît o înregistrare periferică a fizionomiilor. Mai degrabă eram dominat de senzații generalizatoare. Pe de altă parte, nu știu din ce motive, cursa de Tbilisi, un Tupolev 114, își amînase decolarea timp de două ore. În sfîrșit, am fost invitați să ne urcăm în avion. Curînd după aceea am plecat. Eram însoțit de Larisa, ghidul meu pe timpul ședерii în această țară imensă. Larisa era o femeie foarte inteligentă și un camarad desăvîrșit. Am fost așteptați la aeroportul din Tbilisi și conduși la hotelul Iviria, o construcție modernă, cu servicii ireproșabile. Sosisem noaptea, era primul meu zbor de noapte, pe o distanță de aproape două mii de kilometri. Îmi reamintesc că în holul spațios al hotelului, printre pilaștrii înalți, am zărit o clipă silueta unei femei tinere, care, observînd că stărui cu privirea asupra ei, s-a retras după una din coloane. N-am dat nici o importanță faptului, probabil mi-am spus că este o georgiană și că obiceiurile locului nu le îngăduie să se arate străinilor. A doua zi dimineață am vizitat Muzeul de Stat al Georgiei cu inestimabile comori, datînd din secole imemorabile. Coliere, pocale de aur, cercei, diademe încrustate cu pietre nestemate, brățări, mărgele, toate vorbind despre o civilizație minunată, de valori materiale care se datorau unor neprețuite virtuți ale spiritului autohton. Taine pentru mine ce de-abia se dezvăluiau. Reținînd cîteva amănunte pentru noutatea semnificației. Priveam un colier alcătuit din vulturi de aur, o înșiruire de sori. Mi s-a spus că vechii georgieni își imaginau soarele sub forma vulturului. Apoi mici pătrate din foi de aur care se așezau pe fața celui mort. Dar mai tulburat am fost cînd mi s-a pomenit, pentru întîia oară, numele prințesei Serafita, de o frumusețe zeiască, o Nefertiti a Georgiei milenare, care ar fi murit foarte tînără, la douăzeci și unu de ani. Mi se vorbea despre Serafita, în vreme ce nu-mi desprindeam ochii

de pe un colier din pietre ciudate, numite biriuza. Culoarea lor, în lumina artificială, părea întunecată, dar aveau însușirea stranie de a deveni albastre în căldura sînilor.

Numele Serafitei, prințesa cu un destin atît de tragic, stîrnea rezonanțe nedefinite în mine. L-am murmurat de mai multe ori, încercînd o apropiere, parcă inconștientă, peste milenii. Stăruisem cu privirea asupra acestui colier purtat cu două mii de ani în urmă de tînăra fecioară, a cărui frumusețe, ca o nepieritoare, desăvîrșită operă de artă înfruntase cu dispreț timpul.

Cred că amabilii mei amfitrioni au trebuit să-mi reamintească, cu discreta lor curtoazie, că era necesar să vizităm și alte încăperi ale muzeului. Am îngînat cîteva cuvinte, nu mai reținem ce, și am vrut să mă îndepărtez. Atunci am zărit, lîngă o coloană, silueta subțire a unei femei care rămăsese parcă împietrită în fața aceleiași stranii bijuterii. Nu-i vedeam chipul, dar linia trupului mi se părea cunoscută. N-am mai avut răgaz să reflectez pentru că am pornit să vizităm restul muzeului. Aproape uitasem de acest moment, dar făptura necunoscutei avea să se impună definitiv, nu peste multe zile, memoriei mele.

Pornisem spre Georgia orientală, cu Larisa și cu Otar, poet de renume aici. Străbăteam un drum printre coline, cu iarbă pală, cu firul scurt, presărat cu pîlcuri de arbuști. Urcam pe șoseaua asfaltată. Cînd am ajuns pe spinarea ei, am văzut ridicîndu-se impozant munții Caucaz. În plină vară, vîrfurile uriașe erau acoperite de zăpadă. Larisa îmi traducea relatările foarte docte ale lui Otar despre acele locuri. „Istoria noastră e sub pămînt sau în arhiva altor state", spusese cu glas schimbat Otar. Am ajuns într-un sat foarte vechi, cu nume de pom — Armazi, situat lîngă orașul Mțheta, vechea capitală a Georgiei. Armazi era numele zeului lunii și a fost reședința principatului cu aceeași denumire în secolele II-IV e.n. Am văzut cimitirul unde fusese descoperit mormîntul prințesei Serafita. Acolo s-a găsit o inscripție în limba arameică, al cărei alfabet este anterior erei noastre. Am transcris, în traducere, evi-

dent, această inscripție : „Nenorocire, nenorocire ție care ai fost atît de tînără. Și ai fost atît de bună și atît de frumoasă, încît nimeni nu ți se asemăna. Și ai murit la 21 de ani." Mormîntul Serafitei, gol, adînc, cu plăci de marmură, mari, grele, dreptunghiulare. Ne însoțea ghidul cimitirului din Armazi, un georgian bătrîn, de optzeci și cinci de ani, Mihail Kikodze, de o frumusețe rară. Avea fața prelungă, purta barbă, cenușie, avea ochii vii, surîs împăcat, vorba muzicală.

— Cînd a fost ridicată lespedea de pe mormîntul Serafitei, după aproape două mii de ani, făptura ei părea întreagă. Părea, desigur, deoarece veșmintele scumpe erau doar ațe subțiri, fire aproape imateriale, alături de bijuterii și pietre prețioase. Cineva a vrut să ridice veșmîntul. S-a pulverizat. Nici oasele nu mai aveau consistență.

În acea clipă am auzit un țipăt lung, sfîșietor, al cărui ecou s-a multiplicat între coline, înfiorîndu-ne, tăind în carne ca o lamă. Țipătul acela neomenesc izbucnise de lîngă noi, din spatele nostru, din noi parcă. Ne-am întors și am zărit silueta unei femei prăbușite pe lespezi. Bătrînul paznic și-a revenit cel dintîi dintre noi. S-a aplecat asupra acelei ființe cu fața ascunsă în mîini, cu părul negru, lung, răsfirat pe umeri, pe pămînt, scuturată convulsiv de vaiete nefirești.

Am identificat în această tînără femeie pe aceea din holul hotelului Iviria, din noaptea sosirii mele la Tbilisi, și din Muzeul de stat, care rămăsese ca împietrită în fața colierului de biriuza al prințesei Serafita. Era Tia.

N-am mai revăzut-o în timpul ședерii mele în Caucaz. Nu știam ce nume are ca să mă pot interesa la hotel, nici cărei țări îi aparținea. După ce și-a revenit, a murmurat cîteva cuvinte pe care nimeni nu le-a înțeles, s-a ridicat cu greu și, refuzînd orice ajutor, s-a îndepărtat în soarele argintiu ca o flacără neagră. Printe șuvițele părului lung, răsfirat pe față, pe umeri, pe sîni, mă privise insistent, dureros parcă.

De obicei, reținem chipurile, ființele ieșite din comun. Dar nici acum n-aș putea spune de unde emană fascinația

acestei femei. Cert este că o uitasem. Peste întîmplarea aceea ciudată din satul caucazian Armazi se aşternuseră atîtea altele. Simţisem o vagă neliniştе în casa lui Mihai, cînd apăruse, miraculos aş zice, dacă m-aş fi aflat acolo doar eu şi ea. Avusesem, sub vraja muzicii, viziuni groteşti, care anulaseră în bună parte prezenţa Tiei acolo.

Tia mă aştepta. Trebuia să mă duc, îi promisesem. Recunosc că nu numai această obligaţie mă determina să străbat acum pasajul subteran de la Universitate. Fiinţa aceasta aparte mă atrăgea. Nu ştiam nimic despre ea nici acum. N-avusesem cînd să-l caut pe Mihai. Ori îl căutasem şi era plecat în străinătate, nu mai reţin.

Ieşisem la Teatru Naţional şi mă îndreptam spre Piaţa Rosetti. Era soare, plăcut. Memorasem adresa Tiei, urma să intru pe una din străzile laterale, apoi pe alta, dar n-am reuşit să mă descurc. Am căutat un telefon public.

— Unde eşti ? m-a întrebat.

— Mi-e cam greu să-ţi explic.

— Nu e pe colţ o cafenea ?

— Nu, nu e.

— Atunci, du-te în Piaţa Rosetti. Vin să te iau.

A apărut grăbită, căutîndu-mă prin mulţime. Părea agitată. M-a prins de mînă şi mi-a zis :

— Trebuie să-ţi vorbesc.

— Bine, Tia, i-am răspuns, pentru asta am acceptat invitaţia ta, să vorbim.

— Nu, altceva mi s-a întîmplat. Am avut un vis pe care nu ştiu cum să-l interpretez.

— Dar cine ţi-a spus că eu aş fi mai priceput decît tine ori decît alţii ?

— Nu ştiu, trebuie să-ţi povestesc.

Continua să meargă, să-mi impună un ritm destul de precipitat. Cîţiva drumeţi ne-au privit curioşi. Tia nu vedea nimic în jurul ei. Nici pe mine parcă, deşi degetele ei subţiri îmi strîngeau nervos braţul. Era îmbrăcată într-o rochie înflorată de mătase naturală, care se mula perfect pe trupul înalt şi bine făcut. O despicătură adîncă îi dez-

vedea linia curbă a sînilor, cam indecent, mi-am spus, dar Tia nu se arăta stînjenită. M-a purtat pe cîteva străzi întortocheate (mă întrebam cum voi ieși singur din acest labirint) și, ajunși în fața unui bloc recent construit, am intrat. În semiobscuritate, m-a împins ușor pe primele trepte. Ne-am oprit, la etajul I, în fața unei uși, pe care Tia a deschis-o îndată. Holul în care am pătruns era ceva mai luminat decît scările. „Mare, neobișnuit de mare", i-am spus. Tia nu m-a auzit, a răsucit comutatorul. Dintr-un colț al încăperii s-a răspîndit o lumină verde-albăstruie. Sursa era un imens lampadar cilindric, cu o sticlă groasă. La baza acestuia, un acvariu, în care mișunau pești exotici. Plante verzi, acvatice, își înălțau firele. A deschis o ușă în dreapta noastră și m-a chemat. O încăpere dreptunghiulară, cu o canapea joasă, înfloratâ, o măsuță lungă cu o vază de flori, două fotolii, plante verzi (exagerat de multe), înalte, draperii galbene, tablouri, etajere cu cărți.

— Așază-te, mi-a zis Tia, în vreme ce trăgea draperiile, lăsînd doar o felie de lumină de sus pînă jos să pătrundă în cameră.

M-am lăsat într-un fotoliu. Abia acum mi-am dat seama că pe drum, din Piața Rosetti pînă aici, Tia nu scosese o vorbă. Și nici eu. O priveam. Era frumoasă. Ciudată. Începusem s-o privesc detașat, cît de detașat eram în stare să fiu în apropierea unei astfel de femei, care părea preocupată mai mult de ceea ce se petrece înlăuntrul ei decît de înfățișarea ei fizică. Cel puțin în cele cîteva minute de cînd ne întîlnisem. Și în convorbirea noastră de la telefon. Deși, atunci, evident, nu o vedeam.

— Așteaptă-mă o clipă să aduc cafeaua. Nu, nu zăbovesc mult (eu nu protestasem) ; am făcut-o pînă să vii tu.

Într-adevăr, a revenit imediat. A pus tava de metal pe măsuța din apropiere, după care s-a așezat jos, pe covor, la picioarele mele, cuprinzîndu-mi genunchii cu brațele lungi, ca doi șerpi am gîndit, și lăsîndu-și pe spate capul. Părul i s-a revărsat, dezgolind linia gîtului și, în parte,

a umerilor. Nu sînt bărbatul care să nu știe cum să întîmpine o femeie, dar acest gest mi-era greu să mi-l explic, pentru că, eram convins, nu semnifica un simplu abandon al făpturii ei, ci implica mult mai mult. Ca într-un film mi s-au derulat toate momentele care o evocau ca prezență în viața mea : hotelul Iviria, cimitirul din Armazi, odaia lui Mihai, convorbirea cu ea la telefon.

Tia nu mi-a lăsat răgaz pentru reflecții. A început să vorbească. Glasul ei suna ca în transă. La început am ascultat-o nedumerit, apoi din ce în ce mai deconcertat.

— Eram undeva, în mulțime. O stradă largă, foarte largă, mai mult o piață. Într-una din părți coborau trepte largi. Între trotuare și panglica lată a străzii se întindeau fîșii de verdeață. Mari vase de piatră încolăcită. Mergeam singură. Poate nu mă crezi, dar presimțeam că se va întîmpla ceva. Ceva cu totul neobișnuit. Parcă rostul prezenței mele era să asist la acel episod. Că trecuse timp, mult sau puțin, de cînd mă aflam acolo nu avea prea mare importanță.

Tia tăcu. Îmi eliberă o clipă picioarele din strînsoare (îmi amorțiseră aproape în nemișcare), dar își încolăci din nou brațele, ca doi șerpi, și continuă :

— Lumea trecea dintr-o parte într-alta. Nu rețin nici o figură, nici un amănunt al vestimentației ori al gesturilor lor. Privirile îmi erau întoarse înlăuntru, de acolo de unde aveau să mi le smulgă brutal cei care își îndreptau mîinile galbene și uscate spre cer. Un punct negru, care atrăsese atenția, creștea vertiginos la orizont. Curînd i-am deslușit conturul. Era un avion. Culoarea lui cenușie era totuși într-o armonie ciudată cu apele cerului. Avionul creșcu, se apropie, păru că trece pe deasupra capetelor, dar nu, o mișcare neașteptată îl aduse în poziție inversă direcției de zbor. Încă o întoarcere, altă întoarcere, pînă ce un glas din mulțime spuse calm : „Se va prăbuși". Într-adevăr, așa a fost. Sau ceva asemănător cu o prăbușire. Avionul, ciudat, se lăsă în coadă, cu botul în sus și se dezmembră în bucăți maro, roșcate, negre. Nu se zăreau nici

fiăcări, nici trîmbe de fum. Am avut o clipă impresia că din avion se lansaseră un fel de afişe mari, care se balansau. Dar nu. Nu asta era realitatea. Dacă se poate vorbi de realitate, zise Tia mai mult pentru sine. Nu-mi mai desprindeam ochii de pe cer. Am văzut o siluetă lungă, un om alunecînd de sub burta avionului şi căzînd. O lentilă enormă (nu ştiu cine mi-o pusese în faţa ochilor) îmi aduse acel om, din înălţime, foarte aproape, încît puteam să-i deosebesc fiecare amănunt, fiecare gest. Un bărbat lung, îmbrăcat într-un costum kaki, pantalon şi bluză dintr-o bucată, avînd cască şi ochelari de pilot, ţinea braţele depărtate de trup. Într-o mînă, ceva nu prea voluminos, era o parașută care se desfăcu brusc şi frumos, în voaluri ovoidale, de culoare deschisă, roz ori albastră. Glasuri sugrumate de spaimă izbucniră în jurul meu. Şi lentila aceea enormă şi luminoasă îmi ţinea silueta pilotului sub ochi, deşi scena se petrecea (acum eram convinsă) la o înălţime ameţitoare. Cerul care devenise de o limpezime cu totul neobişnuită, transparentă aş spune, îl înconjura de pretutindeni.

N-am mai suportat rigiditatea trupului şi i-am desprins braţele Tiei, i-am ridicat capul şi am alunecat jos pe covor. N-a protestat, mi-a făcut loc lîngă ea, apoi mi-a prins mîinile într-ale ei. Privindu-mă cu ochi halucinanţi, a continuat :

— Nu mult după desprinderea sa din avîon (acesta dispăruse), în alunecare, bărbatul, care mă aşteptam să cadă (nici parașuta nu se mai zărea, poate nu fusese decît o imensă floare şi curenţii îi smulseseră petalele), întîlni o frunză enormă de lotus de culoare albastră, ori verde, ori mov, cu dungi închise, care-i primi trupul în balans, o clipă doar, apoi frunza enormă se înclină, proiectîndu-i silueta pieziş, lipsindu-l de echilibru. Oamenii din jurul meu izbucniră într-o singură spaimă, care îi uniformiză. Nu puteam să-i văd, privirile mele erau un unic fascicul

spre bărbatul de sus. Însă îi simțeam o stană de piatră. cu sute, mii de capete și o gură deschisă fantastic și amuțită de spaimă.

Dar omul care cădea din cer rămăsese netulburat. Parcă știa că o altă frunză enormă de lotus roz sau mov îl primește ca o treaptă dintr-o scară nevăzută ce unește înaltul cu pămîntul. Apoi n-am mai văzut nimic. Un întuneric dens, opac îmi umpluse ochii. Orbisem ? Nu știu.

Tia tăcu. Mult timp tăcu. Apoi zise :

— Dar simt că această coborîre nu s-a sfîrșit. Continuă acolo, în acel real. Nu se poate ca pilotul să cadă ; bărbatul acela care purtase o floare în mîna întinsă, o floare de dimensiuni neobișnuite, deschisă ca o umbrelă, ori o parașută, cu petale alungite, ovoidale. Uneori am senzația că această coborîre continuă în mine. Uneori am senzația că floarea aceea mi s-a deschis în suflet.

Tia a tăcut din nou. Știam că aștepta să spun ceva. Nu puteam însă. Și, în fond, ce i-aș fi putut spune ? Povestea, recunosc, mă tulburase. În afară de asta, îmi dezvăluia o componentă a ființei sale. Un gînd nesăbuit mă invadă. Nesăbuit pentru atmosfera ce se țesuse în jurul nostru, o atmosferă marcată de straniu și inefabil. Ce ar spune Tia, mă întrebam, dacă aș lua-o în brațe și aș săruta-o pătimaș? Trupul ei, biciuit de fiorii acelei stări de cvasitransă, avea un tremur abia perceptibil. Ședeam foarte aproape de ea, îi simțeam curbura șoldului, iar capul culcat pe umărul meu îi adusese sînul plin lîngă brațul meu drept. M-am răsucit, i-am prins umerii, am forțat-o să ridice ochii, ne-am privit adînc — ce halouri avea în jurul pleoapelor — apoi....

S-a întors din baie cu pupilele lucind asemeni felinelor în noapte. Îmbrăcase o rochie de casă, foarte scurtă, mult deasupra genunchilor, care-i lăsa libere picioarele lungi, sculpturale. Era desculță. A venit lîngă mine, rămăsesem întins pe covorul moale. S-a aplecat deasupra mea, părul lung, negru a tras zăbrelele tremurînde în jurul capetelor noastre. M-a privit lung, insistent, scormonind în adîncurile mele, răvășite acum.

Cînd am plecat, Tia mi-a spus :

— Tu ești omul din cer. Omul meu. Abia acum ai ajuns. Pămîntul meu te-a primit înfrigurat, neliniștit, în răcori și febre. Fii binevenit.

Se înserа. Luminile se aprinseseră pe bulevardul Magheru. Vitrinele pluteau în baia de neon. Mulțimea se scurgea liniștită spre cinematografe, teatre, ori la alte rosturi. Am luat un autobuz și m-am dus la Pascal. Mă aștepta. Locuia pe bulevardul 1 Mai, într-un bloc, la etajul șapte. M-a întîmpinat cu ochii calzi și zîmbet deschis, sincer, ca întotdeauna.

— Nevastă-mea are azi invitați, mi-a spus pe cînd treceam din holul mic în camera de zi. Mai bine zis, invitate. Ia loc.

— Five o'clocktea, am rostit fără maliție.

— Seven, m-a corectat el. De fapt cîteva dintre cucoane sînt aici de pe la șase.

— Cîteva ? am întrebat. Dumnezeule, ce e la voi ? Ceai dansant ?

— Ai dreptate, dar fără dans. Sper că nu ești tentat de ceaiul lor !

— Să știi că nu mi-ar prinde rău. Ce fel de ceai se bea?

— Mă dezamăgești. Stai s-o chem pe Mariana.

Soția lui Pascal :

— Tocmai de dumneata vorbeam. Ai ajuns un fel de, cum să spun, stea polară a Otopenilor. Prietenele mele vor să te cunoască.

— Și eu ce fac ? exclamă Pascal vădit dezamăgit. Nu sînt misogin, dar prefer compania lui Daniel. Cel puțin acum. Aveam de lămurit cîteva lucruri.

Descumpănit și încă nedesprins complet de clipele tulburătoare trăite cu Tia, am spus :

— Bine, dar... în sfîrșit. Evident, vin să beau un ceai cu voi. Trebuie însă neapărat să vorbesc cu Pascal.

— Lasă, lasă, răspunse Mariana zîmbind, și ovalul pur al chipului ei strălucі. Am un ceai cum n-ai mai băut, cred pînă acum.

Am trecut cu Mariana și Pascal în camera alăturată. Erau șase femei, tinere toate. Soția lui Pascal mi-a adus o ceașcă chinezească filigranată, aburindă. O licoare roșcată, aromată discret, mă învălui cînd am gustat.

— E chinezesc, am șoptit, răspunzînd întrebării din privirea Marianei. Și am vorbit, cu doctă pricepere, despre soiurile chinezești de ceai, despre adevăratul ritual cu care se prepară și se servește. Despre orele în care ți se oferă un anumit fel de ceai, ori altul.

— A fost un adevărat poem, spuse cineva.

— În Georgia, interveni un glas adolescentin, există o Casă a ceaiului, la Tbilisi.

Am tresărit.

— Se cultivă acolo, pe plantații întinse, ceaiul negru și ceaiul verde. Am băut cîte un pahar din fiecare. Amîndouă mi-au plăcut în mod deosebit. Deși fiecare își are, evident, gustul și parfumul propriu.

— Eu prefer ceaiul de Murfatlar, zise Pascal. Are și buchet, și... parfum.

— Nu fi rău, se repezi Mariana.

— Dacă nu-l bei, cel puțin ascultă-mă, interveni glasul adolescentin, netulburat.

— Fie, spuse Pascal, sînt numai ochi și urechi. Și buze, și cerul gurii, să-l degust, negru ori verde.

— Ești oribil, se supără Mariana.

— Eu ? De ce ? făcu Pascal, mimînd o mască de inocență. Spune cît de negru e ceaiul negru.

— Nu e negru deloc continuă puțin agasată și se foi în fotoliu. E auriu. Iar cel verde e mai deschis la culoare, dar mai puțin aromat.

— Trebuie să fie fascinant să umbli printr-o plantație de ceai, a intervenit cineva. Te amețește mirosul acela specific, te îmbată.

— Vei rîde, se auzi glasul adolescentin. Plantațiile de ceai n-au aromă. Numai cînd te apropii de o fabrică de ceai se simte aroma aceea specifică.

Pascal îmi făcu semn și îl urmai, deși discuția mă interesa. Vizitasem și eu Casa ceaiului din Tbilisi și cunoșteam destul de multe despre ceai, despre ritualurile pe care le presupune, îndeosebi la orientali. Dar și la egip-

teni. Dealtfel, există o carte a ceaiului. În sfîrșit, nu puteam să-l las singur pe Pascal. Îl cunoșteam destul de bine ca să-mi dau seama că toată poezia ceaiului nu il pasiona. Era omul faptului real, direct, al realității de o duritate, uneori, pînă la confruntarea cu nonexistența. Pascal avea, cum se zice, capul pe umeri și picioarele pe pămînt, chiar cînd zbura la foarte mari înălțimi. Avusese parte în copilărie de nenumărate privațiuni și nici anii adolescenței nu îi îngăduiseră momente de reverie. Lucrase la combinatul siderurgic din Hunedoara în meseria de strungar. Simțise din plin ce înseamnă lupta pentru existență. Aviația a constituit marea șansă de realizare a sa. La 17 ani avea brevet de pilot pentru avioane de turism. A urmat școală după școală — la Strejnic, la Călărași, apoi școala militară la București. Din 1973 făcea parte din personalul navigant al companiei TAROM. A parcurs peste un milion șase sute de mii de kilometri și a zburat efectiv peste 3 500 de ore. E pilot navigator.

— Navigatorul este creierul echipajului, spuse. Eu pregătesc cursa pe baza survolului. Studiez ruta, țările, orașele, formele de relief pe care le survolăm, aeroporturile de rezervă, clima. După aceste calcule se stabilește apoi consumul de combustibil. Navigatorul informează echipajul despre capul compas care trebuie urmat... Ce rost are să ți le înșir... Trebuie să vii odată să zbori cu noi, o cursă long range, și să te lămurești.

L-am urmat așadar în cealaltă încăpere și nu l-am refuzat cînd mi-a oferit un pahar de whisky.

— M-a întrebat azi de tine Radu Cocoran. Ți-a pregătit o surpriză. Este convins că te va interesa.

— Despre ce e vorba ? am-întrebat.

— Nu ți-am spus că e surpriză ? Dar mi-am notat-o și eu. E foarte interesant. În cîteva linii, îți dă o imagine globală despre băieții noștri, despre măreția și simplitatea lor, cum zice, nu fără emfază și nu lipsit de romantism, Radu Cocoran.

— Cred că e ultimul mohican, cum s-ar spune, din cîți aviatori am cunoscut eu.

— Ce vrei să spui cu asta ?

— Că a rămas romantic, cu toate amărăciunile lui, mai ales din ultimul timp.

— Deh, s-ar putea. Oricum, e un om formidabil. A vrut să realizeze ceva, la detaşamentul nostru, IL-18...

— Ce intenţionează să-mi spună, ori să-mi arate ?

— De fapt, nu e nici un secret. Poate, dacă te pregătesc, vei înţelege mai bine. Este vorba, continuă Pascal turnîndu-şi un pahar de Murfatlar, despre ceea ce el numeşte „o replică aeriană a călătoriei lui Jules Verne" — „Ocolul lumii în 80 de zile". Ai noştri au făcut ocolul lumii în 80 de ore de zbor, între 11 decembrie 1969 şi 6 ianuarie 1970. Pascal scoase din buzunarul hainei aşezate pe spătarul scaunului o notă. Iată ruta : Bucureşti-Teheran-Karachi-New Delhi-Bangkok-Rangoon-Singapore-Hong Kong-Tokio-insula Wake-Honolulu-Los Angeles-Acapulco-New York-Gander-Santa Maria (insulele Azore)-Las Palmas (insulele Canare)-Roma-Istanbul-Bucureşti.

— S-ar putea scrie o carte despre aceşti oameni.

— Ar merita, răspunse sec Pascal.

— Ţi-ai notat şi echipajul care a zburat pe această rută fantastică ?

— Echipajele, mă corectă Pascal. Da, le am. Au fost două. Primul : Alexandru, Gavrilă, Mănescu, Rusim, Rotaru. Al doilea : Drăgănescu, Bănică, Tulbure, Mătase, Ştefănescu.

— IL-18 ?

— Da, IL-18.

— Mîine îi telefonez lui Cocoran.

— Să-l fi văzut azi, la detaşament, cum urmărea pe harta globului, aceea mare, o ştii, ruta. Era entuziasmat numai gîndindu-se la reacţia ta.

— Ţi-am spus eu, e ultimul vostru mohican !

Odaia era sus, la etajul întîi, singurul dealtfel al vilei. Plafonul oblic. Mobilă multă, cărţi, reproduceri orientale, tablouri. Stăteam cufundat într-un fotoliu. Bărbatul

înalt, subțire, cu nas acvilin și buze arcuite, cînta la vioară. Lumina era difuză, siluetele, contururile, alungite. Arcușul alerga pe corzi, cu repeziciune. Sunetele păreau gemete. De la o vreme, nu știu cît timp trecuse, cîntecul, mereu altul și parcă același, începu să mă chinuie. Părea a fi Paganini. Nu eram sigur. Cel care cînta mi-a spus că este o improvizație. Ridicînd pleoapele am observat că mă privea insistent. Privirea devenise aproape insuportabilă. Apoi o ciudată liniște m-a cuprins. Începusem să deslușesc în sunetele viorii propriile mele simțiri. Dacă aș fi știut să cînt la vioară nu putea fi altfel.

— Știi cine a cîntat acum ? m-a întrebat, cînd, într-un tîrziu, a lăsat arcușul să-i cadă de-a lungul trupului.

— Evident că știu, am răspuns.

— Nu știi. Dumneata ai cîntat.

Am tresărit și am surîs.

— Da ! Da ! Nu crezi ! E posibil și asta !

Din nou am surîs.

— Dumneata cînți prin mine, a continuat el netulburat.

Și apoi, privindu-mă la fel de intens, direct, pătrunzător :

— Să mai scot ceva din dumneata ! Și arcușul zvîcni pe corzi cu gemete, învolburări prelungite, reveniri, întrezăriri de liniște și din nou învolburări, gemete.

Cînd a tăcut, m-a întrebat cu o privire stranie, împungîndu-mă cu arcușul, accentuînd pe fiecare silabă :

— Spune, unde ai fost acum ?

Îl priveam mirat, parcă nu știam cine este, unde mă găsesc. Fusesem scos din timp și spațiu.

— Spune, insistă el, continuînd să-mi împungă umărul cu arcușul, unde ai fost acum ?

Am început să mă dezmeticesc.

— Lasă-mă, am murmurat, foindu-mă în fotoliu, să mă limpezesc, pentru că, e adevărat, nu mai eram aici... O, da, da... parcă regresasem în timp... eram... da, undeva... în evul mediu...

— Privirile ți se schimbaseră cu desăvîrșire.

Iar după o pauză :

— E o seară stranie... Ce împăcat te simți cînd poți să dai mîna ca un frate, cu toate ființele din tine.

Într-adevăr, trăisem cu sute de ani în urmă. Vedeam un burg medieval. Străzi înguste, pietruite cu lespezi mari, case solide, înalte, din piatră, cu balcoane din fier și porți înalte. Lume pestriță, în costume de epocă. Femei treceau purtînd coșuri pe cap sau pe braț. Cavaleri cu spada la șold și pălării cu boruri largi. Mă vedeam printre ei, pe sub bolți arcuite, în penumbră, ori în lumina solară puternică. N-am fost în stare însă să-mi răspund la întrebări. Ce rost aveam acolo, cum arătam, încotro mergeam ?

Tîrziu am coborît și am plecat. Vioara tăcuse de mult. Tăcerea plutea peste noi, crescută din noi.

Pe drum m-am oprit sub lumina unui felinar, să-mi aprind o țigară. Cînd am scăpărat chibritul, am văzut pe mîna stîngă mai multe pete de culoare, lăsate de vopsele. Am tresărit. Am știut atunci că acela care s-a aflat pe străzile burgului medieval, în mulțimea care forfotea pe dalele de piatră ale străzilor, înguste, fusese pictor.

— Întîmplarea aceasta m-a tulburat, firește, am spus. Au trecut de atunci mai mulți ani, dar mi-am reamintit totul ascultînd acest Capriciu de Paganini.

— Muzica este o vrajă, rosti Rica. Puterile ei sînt nebănuite.

Îmi întinse paharul cu vin. Era un vin roșu cu bule de lumină. Tăceam amîndoi. Rica ședea lîngă mine, pe canapea, își rezemase tîmpla de umărul meu și-mi cuprinsese palma, voind parcă să-mi descifreze tainele liniilor ei. Eram conștient că nu-mi sesizează neliniștea. Mă contraria faptul că o ființă sensibilă și cu putere de infuiție ca ea nu era capabilă să simtă că se petrecea ceva deosebit cu mine, ceva care ne viza pe amîndoi. Știam că mă iubește. Vorbea rareori despre sentimentele ei. Îmi era devotată, suferise mari dezamăgiri în viață și întîlnirea noastră fusese, pentru ea, după o îndelungată așteptare, un liman. Ceea ce mă impresiona era frumusețea, dăruirea neechivocă, totală. Aveam lîngă ea un sentiment de certitudine, care îmi lipsise mult timp, un calm uitat. O vedeam

destul de rar în ultima vreme, dar niciodată, gîndindu-mă la ea, nu eram pus sub semnul întrebării. Acum însă, de cîteva zile... oare nu exageram ? Într-adevăr, intervenise o schimbare în relaţiile dintre noi sau mă aflam într-una din repetatele mele stări confuze, generatoare de anxietăţi ? Rica sfîrşise de cercetat liniile din palmă, poate spusese ceva, şi se pregătea să aprindă o ţigară.

— Te domină încă momentul acela, reactualizat de muzica lui Paganini ?

Continuam să tac. Îmi sesizase îndepărtarea, însă o atribuia altei trăiri.

— Nu are rost, insistă ea.

— Nu, nu are, am zis, şi modulaţia glasului meu o făcu să tresară.

— Trebuie să-mi spui ce se petrece cu tine. Nu admit nici un moment de impas. Te cunosc eu. De ce privirea asta, ochiul ăsta străin ? Şi se îndepărtă puţin cercetîndu-mă. Se înfioră. Nu te-am mai văzut aşa pînă acum !

Trebuia să-i vorbesc. Nici eu, nici ea nu avusesem parte de un îndelungat echilibru lăuntric, pînă a ne întîlni. Şi, în fond, nu era o doză de absurd în pretenţia de a acţiona conform gîndului şi dorinţei mele ? Acceptînd riscul ridicolului eram dispus să-i vorbesc. Sună telefonul. Rica ascultă vocea necunoscută mie. O vedeam cum se tulbură. După ce aşeză receptorul în furcă, spuse palidă :

— Trebuie să plec, mama a avut o nouă criză cardiacă.

Îmbrăcîndu-se, adăugă :

— Te rog, te implor, aşteaptă-mă. Sper să nu fie ceva grav. Eventual îţi telefonez.

N-am răspuns, am condus-o pînă la uşă, i-am mîngîiat tîmplele. A dispărut în fugă pe scări.

N-am rămas. N-am aşteptat-o. Am plecat. Aveam nevoie de singurătate. Fugeam de mine, de clipa care ar fi putut să-mi aducă linişte. Este o reacţie pe care nu reuşesc să mi-o justific. Dar aşa se petrec lucrurile, descori, din nu ştiu ce impuls, care la mine îşi arată numai reversul.

Am ieşit în bulevardul Aviatorilor. Era noapte. Nu ştiu cît de tîrziu. Mergeam pe sub arborii primitori. Eram singur. Asta îmi făcea bine. Eu şi lumea mea, singur. Zăă-

ream stelele reci, palide, printre crengile arborilor... Nu mai gîndeam nimic, eram într-o stare neutră. Mergeam, mergeam. Asfaltul trotuarului se alungea ca o panglică vărgată. Totul părea o scornire a propriei mele fantezii. Rica era o ființă limpede ca un cristal. Poliedric, cu toate fețele (cunoscute) limpezi, deosebită tocmai prin aceste transparente voaluri jucînd ca niște vele în adieri domolite după trecerea furtunii.

Am ajuns la marginea unui mic scuar. Trebuia să traversez. Am privit în jur. Ajunsesem la Statuia Aviatorilor. Am rămas locului privind-o. La început, fără s-o văd. Apoi am distins aripi gigante atingînd stelele. M-am apropiat. Parcă o vedeam pentru întîia oară (deși trecusem prin acest loc de zeci de ori). Dar era prima dată, după ce îi cunoscusem pe Alexandru Scheianu, pe Radu Cocoran, pe Grig, pe Pascal, pe Mihai, pe... Am venit foarte aproape de acest grup statuar. Pe bulevard era pustiu. Din cînd în cînd auzeam șuierînd pneurile vreunei limuzine. Nu-mi reamintesc cît am stat în fața statuii. Nici cum s-a ivit întrebarea. E absurd, mi-am spus, ce importanță are ? Nu. E interesant să știu. Acum cînd îi cunosc pe acești oameni, trebuie să aflu. Oricare dintre ei mi-ar putea răspunde. Am recapitulat în memorie cîteva numere de telefon și m-am oprit la cel al lui Grig. Am traversat bulevardul, știam că este un telefon public în stația troleibuzelor 82 și 83. Am scotocit în buzunare și am găsit, în sfîrșit, două monede de douăzeci și cinci de bani. N-am așteptat prea mult.

— Eu sînt, Grig, Daniel...

— Te salut, bătrîne ! Ce faci la ora asta, nici tu nu poți să dormi ?

— Nu știu ce oră este, Grig. Vreau să te întreb cîte statui aveți voi, aviatorii, în București ?

O clipă de tăcere, după care Grig a spus ezitînd :

— Daniel, tu... nu te simți bine ? De unde vorbești ? Ce s-a întîmplat ?

— Mă simt excelent, Grig. Nu, fii sigur, nu bat cîmpii. Sînt la Statuia Aviatorilor de la șosea. Poți să-mi răspunzi la întrebare ?

— Bătrîne, pot, sigur că pot. Dar... cu o condiție.

— Condiție ? Care ? Dă-i drumul ! O accept anticipat.

După ce îţi spun, vii la mine imediat. Ştii că nu stau departe. Sînt singur. Asta e condiţia, să vii la mine.

— Ţi-am spus. Vin. Te ascult.

— Afară de aceea pe care o priveşti mai sînt două. Şi un obelisc, la Băneasa. Una îl reprezintă pe Caranda Victor, primul aviator român care a căzut.

După cîteva minute de tăcere :

— Hai, închide şi vino. Am un chef al dracului să bem ceva. Şi nu are nici un haz de unul singur.

PASĂREA MĂIASTRĂ

Ningea de două zile. O iarnă cu zăpadă opulentă, într-un sfîrșit de februarie. Purtam în mine nostalgia zăpezilor din adolescență, o adolescență trăită cu porii deschiși, la munte, cu ierni lungi, zăpezi consistente, înalte, cu pîrtii croite în fiecare dimineață, cu aer care mușca pomeții obrajilor și lipea nările. Aerul avea sonorități de cristal și se despica în felii albastre, transparente. Oamenii, casele, arborii, pădurile căpătau dimensiuni nefirești. Lungi plimbări pe sub Tîmpa, ori pe Warte. Apoi anii, mulți, fără zăpezi, nostalgici.

Mă gîndeam la toate acestea stînd lîngă o fereastră aproape înghețată din trenul care mă ducea la Predeal. Ningea de două zile, bogat, fără întrerupere. Munții erau fantastici, estompați, pierduți apocaliptic. Brazii împovărați, ca aripi aplecate de albatroși fără zbor. Sosirea mea acum în Predeal era o fugă, o alunecare pe falii mari de timp. Întîlnirea mea cu Vlad Proca avea să se rostească sub semnul acesta inefabil. Mă aștepta la gară, înalt, într-un costum cenușiu de schi, suplu, cu tenul măsliniu. Ne-am bucurat sincer, bărbătește. Ochii căprui, profunzi, sub sprîncene negre, trăsăturile ferme, întreaga sa făptură vorbea despre o alcătuire psihică într-o perpetuă luptă

cu propriul destin. Eram conştient, de mult, că Vlad Proca este unul dintre marii piloţi ai timpului.

Îşi petrecea vacanţa la Predeal. Era cu Luiza, soţia sa şi Andrei. În cele cîteva zile cît am putut întîrzia continuarea drumului meu spre Bucureşti, cele mai multe ore le-am trăit alături de Vlad Proca, pînă tîrziu noaptea. Am fost cu el la Sao Tomé, la Trondheim, la Lagos, am trecut Cercul Polar, am coborît în Egipt în zboruri cu pelerini spre Mecca.

Vlad acceptă foarte greu să vorbească despre sine. Mă consum în eforturi pentru a-l determina. Să-l înşel, să-l încercuiesc cu întrebări aparent străine de fiinţa lui ? E inutil. Mă simte. Devin categoric şi îl acuz că este dator posterităţii. Viaţa lui de pilot de încercare, sportiv, de linie şi militar, cu tot ce implică acele milioane şi milioane de kilometri de zbor (Vlad Proca zboară fără întrerupere de peste treizeci de ani), ziua, noaptea, cu cer senin ori bîntuit, răscolit de furii, nu-i mai aparţine. E un bun sacru al tuturor. Mă ascultă calm, exasperant de calm, mă priveşte cu ochii lui căprui, încercănaţi. Un zîmbet puţin amar îi destinde colţul gurii şi tace. Stăm unul în faţa celuilalt la masa din odaia primitoare a Hotelului Orizont din Predeal. Continuă să mă privească. Deschis. Ochii lui sînt fîntîni adînci. Ce gîndeşte, ce simte, nu ştiu. Îi suport privirea şi încerc să comunic cu el.

— Zborul îţi dă o satisfacţie deosebită. În acele ore nu ţi se îngăduie răgazul reflecţiilor. Abia după ce aterizezi începi analiza zborului şi a omului care eşti tu. Se întîmplă, uneori, să gîndeşti că unele cuvinte, mai tăioase, rostite în avion, acolo sus, puteai să le spui cu alt ton. Şi regreţi. Stările nervoase duc adeseori la pierderea controlului. Vezi, zice Vlad Proca, aplecîndu-se peste masă, cred că se poate crea o unitate psihică în echipaj, constituindu-l din oameni cu firi şi temperamente asemănătoare. Zburînd împreună în timp, fiecare îşi poate cunoaşte omul de lîngă el şi se cunoaşte mai bine şi pe sine. Într-o anumită fază,

nu mai sînt necesare cuvintele rostite. Comunicarea se face pe alte căi.

O clipă tace. Își aprinde altă țigară. Parcă stă de vorbă cu sine. Se adună din profunzimi, unde timpul a stratificat experiențe incredibile, eforturi, împliniri, căderi. Vorbește calm, nici un cuvînt nu e rostit fără acoperire totală. Cîteodată am senzația că ascult un bătrîn înțelept. Își reia ideea :

— Zburînd mai multă vreme cu un om, era îndeajuns să-l privesc ca să execute manevrele necesare. Dacă nu mergea ceva în funcționarea motoarelor, uitîndu-mă la mecanicul de bord, îmi dădeam seama dacă trecem printr-un impas.

Tace. Apoi :

— Oamenii sînt buni. Nu cred că s-a născut vreunul rău. Amprenta de răutate care apare la unii e condiționată de factori din afară. Dacă bunul simț e o realizare a creșterii individului, caracterul e altceva.

— Da, încerc eu, sînt lucruri cunoscute...

— Sigur, mă întrerupe ironic Vlad, caracterul a devenit de domeniul istoriei. E ceva similar cu : au existat oameni, au existat oameni cu niște trăsături numite caracter.

Apoi, tăind firul discuției :

— Am fost un om favorizat de soartă. Am văzut și am cunoscut țări și mări. Destinul mi-a oferit șansa (e un fel de a spune) să-mi realizez dorințe și vise din copilărie, din adolescență, cînd citeam cărți despre și despre...

Privesc pe fereastră vîrfurile înzăpezite ale Pietrei Mari.

— Muzica, reia Vlad Proca, aparent discontinuu, e un mijloc care îmi dă posibilitatea să gîndesc. Cînd vreau să realizez ceva, pun muzică, ascult, și atunci îmi vin idei. Sau rememorez. Muzică fără soliști. Ei îți vorbesc cîntecul. Muzica, așa cum o înțeleg eu, îți dă posibilitatea să cauți tu cuvintele care îți traduc simțămintele...

Cînd am intrat în camera 216 de la Hotelul Orizont din Predeal trecuse de miezul nopții. Am ieșit în balcon. Am privit cerul. Era albastru închis spre indigo. Puzderie

de stele, reci, foarte înalte, foarte îndepărtate. Sclipiri de sticlă. Lanțul munților, în acea vizibilitate perfectă, părea adus lîngă clădirea hotelului, de o lupă fantastică. Vedeam reliefurile ridate, stîncile, umbrele din văi, fuioarele zăpezii, longitudinale, din creste pînă jos, pierzîndu-se, contopindu-se cu scoarța albă atotstăpînitoare. În stînga mea, pădurea de brazi, urcînd în exemplare răzlețe colina, făpturi transplantate din alte tărîmuri la o oră de mister. Aerul era rece, plămînii inhalau văluri transparente, felii verzi, dezagregate.

Dimineața fusesem pe pîrtia de schi. Urcasem prin zăpada pufoasă în palton și ghete, notă și prezență discordante printre siluetele celor care schiau, prin mulțimea învești mîntată în bocanci galbeni, negri, roșii, costume portocalii, galbene, roșii, albastre, puncte, linii, ghicite pe panta muntelui Clăbucet, apoi treceri vertiginoase spulberînd zăpada. Un pîlc de japonezi, sunete guturale și copii cît bibeloure. Ten măsliniu, fața ovală, ochi negri piezișii, păr de smoală, breton. Și încă o prezență : Mircea „Calul", antrenor de schi, masiv, înalt, făptură flegmatică, în elementul lui pe schiuri, „pășind" cu genunchii îndoiți, aplecat ușor pe spate, în costum roșu, cu șapcă roșie adusă pe cozoroc, cu ochii goi. În spatele cabinei, la telescaune, un ceh tînăr, blond, în maiou, cu puloverul legat pe mijloc și mîinile îndoite pe pîntec. Urca în telescaun și cobora ca o arătare a zăpezilor. De fiecare dată, după coborîre, înghițea cîte o sută de grame de rom. Urcările în telescaun și revenirile vijelioase numeroase, romul adunat scoteau aburi din torsul bronzat.

— Zborul în condiții deosebite impune și măsuri deosebite. Mă gîndesc, spuse Vlad Proca, la cursa pe care am făcut-o de la București Otopeni pînă în Insula Sao-Tomé, pe coasta de vest a Africii. În astfel de curse trebuie să fii preocupat și de zbor, și de personalul navigant. Să nu fie expus unui pericol. Avionul e o mașină, se poate defecta. Atunci comandantul echipajului hotărăște ateriza-

rea. Nu trebuie să-ți fie indiferente, munca, odihna, pregătirea echipajului, alimentația.

— Am impresia că toate acestea privesc mai ales conducerea unei companii de avioane.

— Vezi bine, așa e.

În odaie coborîse penumbra în colțuri. Silueta lui Vlad Proca se decupa în lumina ferestrei largi, prin care zăream vîrfurile brazilor și zăpada albăstruie.

— Vorbeai de Sao-Tomé, zisei, obișnuit de-acum cu asociațiile de idei ale pilotului, pe care le urmăream, în unele momente, nu fără dificultate.

— O cursă specială, continuă el, parcă fără să mă fi auzit, se gîndește cu cap de economist. Să fie eficientă. Asta te obligă s-o execuți în timp scurt și pe cea mai scurtă rută. Avionul nu trebuie imobilizat pe o perioadă lungă. Cînd am studiat planul de zbor pentru Sao-Tomé i-am spus directorului companiei că se poate face cursa în jumătate de timp. (Mi s-a întîmplat o dată să zbor cu pasageri, la Helsinki. Trebuia să mă întorc imediat cu avionul gol. Uitîndu-mă pe planul de zbor, am văzut că a doua zi pleca un alt avion tot la Helsinki, gol, să aducă pasageri. Nu era normal să rămîn peste noapte acolo și să aduc cu pasagerii ?) De la Sao-Tomé, la înapoiere, am făcut escală la Libreville (în Gabon), la Abidjan (în Coasta de Fildeș) și Monrovia (în Liberia).

— Nu te supăra, am intervenit, dar n-am plecat spre Sao-Tomé.

— Am zburat așa : București-Sofia-Atena-Bengazi-Sebha, peste deșert în sudul Libiei, Kano-Sao-Tomé. Am decolat noaptea, la Sebha am aterizat dimineața, iar la Sao-Tomé în miezul zilei, ora 12, ora Românici.

Am văzut locuri și oameni pe care puțini le pot vedea. Ca de pildă insula Sao-Tomé. Paradisiacă. Aici, natura a fost darnică, așa cum nu vezi în multe locuri pe pămînt. Această insulă și cealaltă, apropiată, Principe, au fost sub ocupație portugheză. Un rege, Ferdinand, a îngăduit coloniștilor portughezi să se însoare cu băștinașele. Așa

a apărut rasa creolă. Femeile sînt de o rară frumusețe. Dar să revin. Prima impresie, la aterizare, a fost beția de miresme. Parcă m-aș fi aflat într-o stranie parfumerie. Zîmbești ? Nu găsesc alt cuvînt. Dar altfel de esențe. Insula e plină de leandri, de orhidee, de bananieri, cocotieri, plantații de cacao, trestie de zahăr, ananas. Puzderie de arbori cu fructe exotice. Papae e ca un pepene care crește în pom, are miez ca pepenele galben, iar semințele sînt ca niște minuscule bile negre. Fructul e foarte parfumat, plăcut, gustos. Jaca ? E un fruct cu miez alb, de o jumătate de metru lungime, cilindric. Feliile se conturează în interior, se separă între ele, le desprinzi ușor. Crește în pom ca și papne. Coaja e verde-gălbuie. Mai adaugă bananele, nucile de cocos...

— Mi-e de ajuns.

— Culturile de cacao sînt cele mai bune din lume. Oamenii sînt foarte întreprinzători. N-am văzut casă, în jurul căreia să nu dai peste flori. Predomină leandrul roz, alb, roșu. Înflorește tot timpul anului. Ne-au făcut o primire caldă. Mi-au spus că n-au mai văzut un avion alît de mare. Se adunaseră indigenii ca la o manifestație. Casele lor sînt asemenea unor mici vile, puține au un etaj. La masă am fost serviți de soția amfitrionului. Este o cinstire deosebită. Orașul așezat pe coasta oceanului, cu țărmul măturat de valuri, se numește tot Sao-Tomé. Cocotierii, bananierii înaintează pînă spre ape. Dacă te plimbi cu barca, poți culege fructe direct din pom, sau poți rupe o floare.

Cînd vii la aterizare, treci peste un colț de munte. De acolo „îți dai drumul cu liftul" ca să prinzi pista. Un capăt e în mare. Pista e scurtă, pe coastă, cît a îngăduit terenul muntos. Din această cauză nu aterizează aici avioane mari.

Vlad Proca a tăcut. Tăceam la rîndul meu. Sub cerul Bucegilor înzăpeziți visam insulele paradisiace din Golful Guineei.

— Oamenii erau prcocupați, reluă Vlad Proca, să facă ceva. N-am văzut pe nimeni stînd fără rost. Era impresio-

nant. Nu știu cum să-ți spun, dar îi simțeam prețuindu-și libertatea, independența. Cei doi conducători ai statului pe care i-am cunoscut personal, Pinta da Costa și Miguel Truvada, și-au exprimat preocuparea de a urma exemplul României, în ceea ce privește munca de reconstrucție și construcție a țării.

La Monrovia, străbătînd drumul de la aeroportul „Roberts" aflat la vreo sută de kilometri depărtare, am trecut prin plantația de cauciuc a lui Faerstone. Erau peste două milioane de arbori, răspîndiți pe o suprafață de douăzeci de mii de hectare. În mijlocul plantației se ridică un orășel și o fabrică de prelucrare a latexului. Plantația era un parc, cu multe șosele de legătură, cu așezări tampon pentru băștinași. Într-un sat de pe marginea șoselei am cumpărat de la un bărbat orb o statuetă. Am să ți-o arăt la mine acasă. E sculptată în lemn de tek. I-am dat mai mult decît a cerut. Avea mulți copii, care mîncau, nu știu ce, dintr-o cutie de conserve. Nu-mi dau seama cum lucra acele statuete, fiind orb, nici cum a știut că i-am plătit mai mulți bani, toate fiind bancnote de aceeași mărime. La plecare am dat mîna cu mai mulți negri. I-a impresionat peste măsură și m-au condus în alai pînă la mașină. Monrovia e un oraș mare, trepidant, cu oameni în veșnică goană să-și cîștige existența.

De la Monrovia la Otopeni am zburat unsprezece ore. Dacă l-aș fi comunicat, timpul ar fi fost un record mondial de străbatere a distanței între două capitale.

Cursa impunea traversarea Saharei. Zburam și nu vedeam decît întinderi imense de nisip. Din avion, cît poți cuprinde cu ochii, deșertul nesfîrșit. Nisip de culoare puțin roșiatică, apropiată de cărămiziu. Cînd nu sufla vîntul, părea o mare bătută de valuri. Așezări omenești întîlnești la distanțe de sute de kilometri, în jurul oazelor. Un fir de apă și pîlcuri de arbori.

Aceste întinderi imense de nisip îți imprimă, fără să vrei, o notă de tristețe. Nimic nu-ți încîntă ochiul. Tot relieful e ars de soare. Stînci, ori colți negri de stîncă. Dezolant. Nu sînt ape, nu sînt șosele, deci repere pentru

o navigaţie observantă nu ai. Navigaţia radio e dificilă, staţiile radio aflîndu-se la mari distanţe.

Cînd plec în zbor pe o rută nouă, sau mai puţin cunoscută, primul meu gînd este să-mi procur hărţi geografice, la o scară cît mai mică. Trasez ruta şi îmi fixez aerodroame de rezervă.

— Mi-amintesc, spun eu, de Mermoz şi de cursele lui poştale în deşertul Saharei.

— Da. Nu i-a fost uşor... De la Kano a început vegetaţia Africii : verdeaţă, păduri, ape. Nigerul. După ore de zbor dezolant, apariţia vegetaţiei, a şoselelor reconfortează psihic. Întreg echipajul s-a înviorat. În pustiu stăpînea liniştea. Şi în cabină. Rar se auzea o vorbă. Strictul necesar. De la Kano limbile se dezlegară. Admiram vegetaţia. Dar asta n-a durat mult. Trebuia să ne uităm la aparate.

Peste Sahara nu prea zboară aeronavele. Cele două-trei linii aeriene sînt evitate. Nu se poate asigura protecţie de navigaţie radio.

Pentru siguranţa zborului peste Sahara, OACI a elaborat diferite studii. Printre altele, a întocmit liste de necesar la bord. Alimente, apă, medicamente, mijloace de apărare, de semnalizare, staţie radio mobilă (nu mai e ca pe vremea lui Mermoz), rachete fumigene. Unii uită sau nu vor să respecte aceste indicaţii. Dacă nu eşti precaut îţi poate fi fatal.

Diferenţa de temperatură între zi şi noapte e foarte mare. Pe suprafaţa avionului se formează picături de rouă. La cea mai mică adiere de vînt, nisipul e spulberat, transportat la înălţime, lipindu-se de avion. În caz de aterizare forţată, nava e foarte greu de găsit. Se confundă cu solul.

— Ca un cameleon bizar.

— În Sahara nu sînt nori. Rămîn la marginile deşertului.

Dacă nisipul e liniştit, cerul e albastru pal. Unele nopţi sînt negre, de smoală ; atunci stelele se disting foarte greu.

Pe aeroportul din Sebha am cunoscut un bătrîn negru, care înaintea ultimului război fusese înrolat în Legiunea

străină. Se stîrnise o furtună de nisip. Reamintindu-şi un episod din război, mi-l povesti. Fusese încadrat într-un pluton şi trimis, ca întărire, de la Sebha la o oază, Fort Lamy, situată la o distanţă apreciabilă. Au mers două zile prin furtuna de nisip, cînd comandantul plutonului a ordonat ca trei cercetaşi, printre care şi el, să fie trimişi în recunoaştere. S-au întors după un sfert de oră : constataseră că sînt tot la Sebha. Două zile se rotiseră, din cauza furtunii de nisip, în jurul Sebhei.

Pentru un avion care survolează Sahara, anumite situaţii sînt inevitabile. Am zburat aproximativ opt sute de kilometri fără protecţie de navigaţie, fără legătură radio cu solul.

La înapoierea de la Sao-Tomé am zburat din nou peste deşert. Pentru a nu mai face o aterizare intermediară, în urma unui calcul, am fost toţi de acord că se poate atinge Bucureştiul luînd o cantitate maximă de petrol. Am venit de la Monrovia prin Akra, Kano, Bengazi, Atena. S-a cîştigat timp şi am făcut economii de valută (taxe de aterizare, petrol, hotel). Cînd am aterizat la Otopeni, după ce am tăiat motoarele, le-am spus celor din echipaj : „Vă mulţumesc, fără dumneavoastră mi-ar fi fost tare greu". Respectasem data şi ora programate la plecare. Directorul companiei TAROM ne-a mulţumit la rîndul lui.

Atunci am auzit glasul de cristal al lui Andrei, fiul pilotului. Ne chema la zăpadă. Chipul lui Vlad Proca s-a destins, ochii săi căprui, adînci, inundîndu-se de lumini.

— Mergem? m-a întrebat ; surîsul îi revenise.

— Mergem, am zis. Cum am putea rezista acestei invitaţii ?

Soarele stătea să dispară după vîrfurile forfecate ale brazilor. Umbrele se alungeau, se îngrămădeau treptat, unele în altele, pînă ce deveniră o singură pînză inefabilă, albăstruie, contopindu-se osmotic cu straturile de zăpadă. Am urcat panta din faţa hotelului. Andrei sărea răsfăţîndu-se. Începu hîrjoana. Cu bulgări, cu pulberea rece scuturată din crengi pe faţă. Aerul suna, vocile răzbăteau

la mari distanțe, ne auzeam ca din depărtări. Cînd am revenit la hotel, se înnoptase.

— Am fost pilot de încercare. În întreprinderea de construcții de avioane și de reparații ale materialului aviatic am cunoscut doi oameni rari : directorul și inginerul șef. Omenie, caracter, putere de muncă. În fabrică se construiau și se reparau aparate pentru aviația militară, civilă, sportivă. Îi cunoșteam pe toți. Veneau să-și ia avioanele în primire. Le predam după ce le verificam în zbor. Cînd încercam avioanele făceam și acrobație. Asta i-a determinat pe cei de la aviația sportivă să-mi ceară sprijinul la unele competiții. După război, trebuie să știi, nu s-au mai construit avioane de acrobație. Se foloseau aparatele care se pretau la astfel de zboruri după ce li se aduceau modificări. Prin 1952 sau 1953, am cumpărat de la DAC un avion acrobatic, care s-ar fi dezmembrat. Era un Bücker Jung Meister, de construcție mixtă, lemn-metal, învelit în pînză, foarte rezistentă, evident. Îl găsisem într-un fund de hangar la Giulești. L-am refăcut pe cheltuiala mea, ajutat de ingineri și muncitori, benevol, în afara programului de lucru.

După război, parcul de avioane s-a redus, dar oameni dispuși să zboare au rămas. Mitingurile aviatice s-au împuținat. Tineretul nu mai era atras spre aviație. Starea țării nu mai reclama un număr mare de piloți. Școlile de aviație au început să se închidă pe rînd. Aviatorii „bătrîni" se retrăgeau, iar alții nu veneau să umple golurile. Cu minimumul rămas s-a pornit, ceva mai tîrziu, la crearea unei noi școli. Țara intrase în faza de reconstrucție. Erau necesare fonduri uriașe. Aviației nu i s-a putut acorda prea mult. Se cumpărau avioane puține și se impunea reducerea consumului de combustibil. Aceasta a dus la reducerea orelor de zbor de antrenament al tinerilor piloți. S-au înmulțit orele de clasă, în defavoarea orelor de zbor.

Aviația sportivă, prin mitingurile organizate, aducea venituri. Pe atunci făcea parte din AVSAP, care încasa

tot ceea ce se realiza și distribuia altor ramuri sportive care nu produceau.

Nu aveam un avion de acrobație. Am cerut modificarea unui avion de școală, un IAC-11, în avion acrobatic. Am găsit înțelegere. După aceea mi-au venit alte idei și am mai cerut o astfel de aprobare. Mi s-a dat.

La fel cum s-a întîmplat și cu Bücker-ul — la aceste două avioane am lucrat cot la cot cu tehnicienii, după schițele făcute de mine. Avionul IAC-11 era biloc, l-am făcut monoloc, am înlăturat tot ce nu era necesar pentru un avion acrobatic, dar am constatat după un timp de zbor, în varianta de acrobație, că am greșit suprimînd cabina din spate. Și să-ți spun de ce. Poziția mea în avion era prea în față. Nu permitea controlul perfect al avionului la joasă înălțime.

— Cît de jos zburai ?

— În zbor pe spate, sub o sută de metri, pînă la „rasul" solului.

— Adică ?

— Adică de la cinci pînă la doi metri deasupra solului. Am cerut transformarea unui alt avion și am suprimat locul din față, menținîndu-l pe cel din spate. La joasă înălțime aveam sub privire nu numai botul avionului, ci și aripile. Prin modificările aduse, s-au mărit considerabil posibilitățile manevriere și cele de maleabilitate ale aparatului. Greutatea pe cal putere a scăzut și a apărut excedentul de putere a motorului, ceea ce îmi îngăduia evoluții acrobatice mai deosebite, cum ar fi tono-ul [1] și immelman-ul. [2]

Mă gîndesc deseori, continuă Vlad Proca după o pauză, că acorbația sportivă normală — și nu înalta acrobație —

---

[1] În franțuzește tonneau — rotirea avionului pe direcția de zbor, pe stînga sau pe dreapta, prin întoarcerea lui pe spate și revenire prin rotire, pe față (o înșurubare în aer) ; după decolare, prin efectuarea unui scurt palier — susținerea orizontală a avionului, fără să se imprime o pantă de urcare, cu scopul de a prinde mai repede viteză — se putea executa un tono sau immelman, după dorința pilotului la o înălțime de 5—10 m de la suprafața solului.

[2] immelman — efectuarea, după desprinderea avionului de la sol, a unei semibucle, cu ieșirea din semibuclă pe spate și răsucirea avionului pe față.

ar trebui reintrodusă în pregătirea piloților din aviația civilă și de transport. Trebuie să învețe să controleze avionul. Piloții ar zbura mai degajat, ar ști că, din orice poziție, avionul poate fi adus pe față.

Îl ascult și-mi spun că am întîlnit nu numai un mare pilot, dar și un iscusit pedagog. Apoi gîndul mă poartă, și nu pentru întîia oară, la Aurel Vlaicu. Văd în Vlad Proca un continuator al gloriei pilotului de la Binținți, în condițiile aviației moderne. Avioanele de acrobație de care îmi vorbește și pe care a zburat, au fost transformate de el, după schițe și planuri pe care le-a gîndit și a cărui execuțare a urmărit-o, lucrînd alături de oameni. Vlad Proca este singurul aviator care a făcut înaltă acrobație, nu pe avioane special construite, ci pe aparate transformate, adaptate.

— Federația Aeronautică Internațională sportivă publică periodic diferite buletine. Citești astfel și urmărești listele recordurilor naționale, mondiale de aviație ale țărilor aderente. Această federație organizează raliuri, competiții aviatice, concursuri de acrobație, omologhează recordurile stabilite. Recorduri de viteză, de înălțime în circuit închis, de distanță. Lucrînd în aviația sportivă și citind buletinele FAI, m-am întrebat ce aș putea face. Astfel am ajuns să mă gîndesc la stabilirea unui nou record mondial de distanță în circuit închis fără escală. Atunci, în 1960, recordul era deținut de nord-americani. Am început tratativele la noi. Între timp, acest record a fost doborît și îmbunătățit de un cehoslovac, dar care nu mi-a clintit planurile. Am continuat tratativele, dar cum anumite persoane sînt de neînduplecat, după ce m-au ascultat, m-au întrebat : „Tu ce vrei în fond ? Ne-am găsit noi să-i batem pe alții !“ Evident, nu am renunțat, am bătut la alte uși, pînă cînd am ajuns la șeful unui comandament important. Îi păstrez recunoștință și azi. După ce mi-am terminat expunerea, a pus mîna pe telefon și a vorbit cu ministrul. A zis cam așa : „Am lîngă mine un pilot încercător.

Îmi solicită aprobarea amenajării unui avion, pentru a realiza un record mondial. Fără costuri speciale. Din cele existente. Consider că este cu putință și vă cer aprobarea în acest scop.“ După aceea mi-a atras atenția că, în primul rînd, este vorba de țară, de prestigiul ei. Mi-a urat noroc.

Cînd am ieșit de la acest om, parcă nu mai călcam pe pămînt. Zburam.

— Se vorbește în viață descori despre iubire și cred, continuă Vlad Proca, că nu există om care să nu fi iubit în viața lui. Dar, mai cred, esențial este ce anume a iubit. Eu am fost pururi îndrăgostit de aviație (și îl văd, confesîndu-se, că roșește). N-am acordat atenție celorlalte forme de iubire. Femeile, de pildă. Evident, îmi iubesc copilul, soția, sînt ai mei, nu ? Dar e alt tip de iubire. Nu e pasională. Aviația o iubesc din pasiune. Sînt în preajma soției, a copilului — atît cît pot sta. Dar cînd lucram la avion, uitam și de masă și de somn. Multe, foarte multe nopți nedormite.

Am căutat să realizez recordul cu un avion de construcție românească. Urmăream un dublu cîștig. Aveam în vedere posibilitățile noastre tehnice, apoi posibilitățile umane. Tot ale noastre. Cu alte cuvinte, mașina și omul, deși mai bine s-ar spune omul și mașina, pentru că și mașina e creată de om.

M-au ajutat mulți oameni, care nu și-au pus în cumpănă efortul, timpul lor liber, îngăduindu-mi să realizez cît mai repede ceea ce doream. Am întîlnit oameni minunați. Cînd ți-am vorbit despre acel Bücker Jung Meister era în 1954. Ca să pot participa cu acest avion la miting, de Ziua Aviației, muncitorii din fabrică au vopsit avionul într-o noapte. Am stat cu ei tot timpul. Dimineața, Bücker-ul arăta asemenea celui mai nou și mai frumos avion.

Vlad Proca se ridică, schimbă caseta. Un timp nu mai vorbi. Rămase stană de piatră. Parcă muzica estompase

memoria. Ascultam banda și mă întrebam cînd voi reuși să cunosc în profunzime acest om. Am zîmbit. Gîndul mi se părea absurd. Vlad Proca mă privi, dar cred că nu mă vedea. Reluă :

— Înainte de al doilea război mondial se fabrica la noi în licență avionul „Nardi", de construcție italiană. Era un avion de școală cu două locuri în tandem. Vezi, de la acrobație mi-am amintit de „Nardi". În programul școlii pe acest avion se executau două faze : faza comună (tură de pistă, maleabilitate, raiduri) și faza specială, program pe care nu toți piloții îl urmau. După terminarea programului de fază comună, piloții erau testați prin zboruri acrobatice, urmărindu-li-se rezistența fizică și posibilitățile de adaptare. Alte amănunte, altă dată poate. Ce vreau să-ți mai spun ? Acest avion — „Nardi" — a încasat un tribut mare de vieți omenești. Fusese denumit „coșciugul zburător". S-au întîmplat nenumărate catastrofe. De ce ? Din cauza construcției lui : suprafața portantă era mică, puterea motorului la fel, orice pierdere de viteză sau orice bruscare a avionului prin comenzi în exces de viteză, ducea la ceea ce se numește în termeni aviatici angajare. Avionul nu mai răspundea la comenzi. Am pomenit de acest avion, pentru că am funcționat cîțiva ani ca instructor de zbor de fază specială. Programul cuprindea executarea separată a ficcărei evoluții acrobatice de mai multe ori, în dublă și simplă comandă. După aceea se executa, în dublă și simplă comandă, o gamă de acrobații. Zburam continuu, de la răsăritul soarelui pînă la apus. Restul de timp rămînea pentru viață, surîse, puțin forțat, Vlad Proca.

— Nu-l mai ascultam. Urmărindu-l, căutînd să desprind un al doilea text, nerostit, sub cuvintele lui, obosisem. Mă furase muzica. Voiam să identific melodia care se desprindea de pe banda magnetică și nu izbuteam. Omul cu ten măsliniu din fața mea, ori din spatele meu, vorbea. Muzica, îmi spuneam, muzica asta, ce înrîurire are asupra aviatorilor ? Vlad nu era singurul care trăia acut, pentru a doua oară, zborul, ascultînd muzică.

— E Ravel! am exclamat, aproape fără să-mi dau seama.

— Da, Ravel, făcu Vlad Proca și nu se miră.

Apoi, reluînd un fir pe care eu îl rupsesem, vorbi :

— Singurul care te primea și te înțelegea, era patul.

— Cine ? întrebai, crezînd că nu înțelesesem.

— Dacă față de o fată sau de un prieten mă scuzam că sînt obosit, nu eram crezut. (Vlad Proca își deschisese sufletul ca o floare. Citeam asta pe fața lui). Lucram atunci într-un colectiv de oameni minunați. De obicei cînd nu ai parte de prea multe, începi să iubești totul : flori, animale, muzică, filme, dar — nu știu cum să mă exprim — la modul ideal, aș zice. Fără să le atingă nimic. Înțelegi ?

Și parcă răspunzînd unei întrebări pe care mi-o pusesem, acest om cu o putere de intuiție rară, spuse :

— Ca să cunoști un pilot e greu, cred că nici cei mai apropiați nouă nu reușesc, după o viață, să-i cunoască. Fiecare pilot are o sensibilitate a lui. Abia după ce îi cunoști, dacă îi cunoști, poți lucra cu ei. Aș spune că sînt extrem de dificile testările psihologice ale acestor oameni. Au mai totdeauna ceva de ascuns : o stare sufletească ori una fizică. De pildă, a avut un conflict acasă, în familie, sau în afara familiei, s-a sădit în el o amărăciune. N-o spune. Avionul reprezintă un refugiu.

— Cum se detașează, cum izbutește să se desprindă ?

Vlad Proca rîse.

— Zborul îți cere o concentrare diabolică : a cunoștințelor, a voinței. Intervine instinctul de conservare. Poți să-l numești și frică, teamă. Asta îl desprinde, îl scoate din sentimentul amar pe care îl trăia și-l detașează. Am cunoscut un om care după luni de zile, timp în care se prezentase într-o ținută ireproșabilă vestimentară, a apărut la un moment dat cu gulerul de la cămașă necălcat și cu nodul de la cravată strîmb. Mi-am dat seama că s-a petrecut ceva cu el. L-am oprit de la zbor. L-am invitat la o cafea. A acceptat. De obicei acești oameni refuză și dacă nu pot zbura se izolează, trăind solitar sentimentul pe care îl numesc eu amar. Dacă întîmplător îl întîlnești, constați

că e furat, visător, nu se poate concentra. Greu, foarte greu s-a confesat. Avusese un conflict cu soția. Se certaseră aproape toată noaptea. Așa cum deseori se întîmplă, din motive minore. Dar totul a culminat cu un acces demențial al femii, care, la plecarea pilotului la aeroport, l-a acoperit de blesteme. „De nu te-ai mai întoarce !“ fusese ultimul. Era un bărbat cu picioarele pe pămînt, dar vorbele l-au tulburat. Cînd sosise la aeroport, nu lăsase impresia că se petrecuse ceva grav în universul lui lăuntric. Fusese punctual, comportarea lui nu trăda nimic. Cu timpul mi-a mărturisit că incidentul nu era unic. Mai fusese însoțit, la plecare, de astfel de blesteme. Soarta, însă, i-a jucat femeii festa. A murit înaintea pilotului.

Perioada petrecută ca instructor mi-a fost foarte utilă, dar sper că le-a folosit și elevilor mei. Dintre toți cei pe care i-am avut pe acel „Nardi“, n-am pierdut nici unul. Din 1950 am fost mereu instructor de zbor. Pe toate tipurile de avioane. Vreo 60. N-am mai ținut, la un moment dat, evidența numărului de elevi. Faptul însă că am instruit, pe parcursul atîtor ani, piloți, mi-a dat posibilitatea, profesional, să cunosc mulți oameni, multe firi, temperamente. Dar, în viață, nu o dată, m-am păcălit sau am fost păcălit.

A doua zi dimineața, soția lui Vlad Proca, împreună cu Andrei, au plecat să schițeze. Postăvarul era scăldat în albastru. Piatra Mare se detașa magnifică din lanțul munților, amintindu-mi un episod din anii de adolescență, cînd, elev în penultimul an la Brașov, la Șaguna, iubeam o fată, cu pasiune credeam eu. În orice caz, cu multă dăruire. (Nu peste mult timp avea să se mărite cu un aviator. I-am spus lui Vlad Proca ori am intenționat să-i spun ?) O chemă Lucia. Era minionă. Avea părul blond, blond roșcat, ochii fantastic de albaștri, un albastru insistent, consistent, pur și buze cărnoase. Doamne, cum o iubisem. Fusesem cu ea două zile în munți, pe Piatra Mare. Era vară. A fost frumos. N-am mai revăzut-o de atunci. După

foarte mulți ani, mi-a aflat adresa și mi-a trimis o carte poștală ilustrată. Era ștampilată din Brașov. Așa mi se pare, dar nu sînt sigur. Merg des la Brașov, dar n-am întîlnit-o niciodată. În „hainele" astea, deghizați, ne-am mai fi recunoscut ? Mi-am amintit astfel un poem de Tagore.

Nu, cred că lui Vlad Proca nu i-am spus nimic. Nici eu nu știu ce m-a reținut. Poate o incapacitate a sa de a trăi la modul acesta viața. Este foarte sobru. Trăiește, cu întreaga lui făptură, zborul. E riscant să discuți cu el la altă cotă. Nu vreau să spun că alte lumi îi rămîn inaccesibile. Muzica este, pentru el, o componentă a existenței, dar „pervertită" tot în planul zborului. Este foarte sensibil. Altfel n-ar fi trăit acut dezamăgirile, dar nici marile, uimitoarele sale împliniri.

Mă surprind renunțînd la propriile mele retrăiri în preajma acestui om. Am senzația, repetată, că stau lîngă un om venit, cum se spune, din viitor. El anticipează acest timp necunoscut, impalpabil. De aceea încerc un sentiment ciudat alături de el. Există și nu există acest om, acest pilot. Da, îmi spun, îl văd, îi strîng mîna, e om în carne și oase, fumează, mănîncă, are o soție, un copil, dar îmi scapă, rămîne, dar e departe. Îl văd că se află acum, aici. Dar simt, simt că omul acesta va trăi în viitor. Sînt confuz. Renunț.

— Începusem să-ți vorbesc despre record. Am auzit ceva foarte frumos de la un cosmonaut. După un zbor în cosmos a fost întrebat de unul dintre corespondenții de presă, ce a simțit de la decolare pînă la aterizare. El a răspuns doar atît : „Mi-ar trebui tot atîtea ore ca să vă povestesc."

Pînă am realizat recordul (Vlad Proca spune impersonal : „pînă la realizarea recordului", nu eliminîndu-se, ci implicîndu-se în toți factorii umani care au concurat la reușita tentativei de doborîre a unui record mondial), m-am izbit de o serie de dificultăți. La un moment dat, unii erau îngrijorați de faptul că durata zborului punea în cumpănă

rezistența mea fizică. Și mi-au impus să mai iau pe cineva cu mine. Treaba asta mi-a stricat niște calcule în ceea ce privește greutatea avionului. Ca să iau o persoană în plus, trebuia să renunț la o cantitate de combustibil. Dar s-a rezolvat. Am scăzut din cantitatea de benzină greutatea copilotului. Zborul s-a desfășurat în circuit închis, într-un triunghi foarte mic. De ce am ales laturile așa scurte? Măsurătoarea distanței se face la ordinul centimetri. În timpul zborului, orice abatere, stînga sau dreapta, nu se ia în calcul. Se consideră parcurgerea traseului prin trecerea la vedere la verticala punctelor de control. Ca să poată fi văzut avionul noaptea s-a montat cîte un proiector cu bătaie verticală, eu fiind obligat să trec prin lumina lui. La cele trei vîrfuri ale triunghiului au fost postați arbitri. Aveam obligația ca, la terminarea zborului, să aterizez pe aeroportul de unde am decolat. Altfel recordul nu era luat în seamă. Am decolat în după-amiaza unei zile și am aterizat a doua zi la prînz, după 20 de ore și 39 de minute de zbor. Era în 1961.

După decolare, abia trecuse o oră de zbor, a început să plouă. A plouat toată noaptea.

Rămase tăcut, ezită o clipă.

— Am impresia că n-am vorbit despre avion. Frumos! Avion românesc. IAR-814, bimotor. Pînă dimineața... Dar să nu vorbesc încă despre asta. Să-ți spun ceva despre al doilea pilot. A fost trup și suflet pentru realizare. L-am anunțat că va zbura cu mine, cu cîteva zile înainte. L-am rugat să nu destăinuiască nimic soției despre ce intenționam să facem. Nu știam cum va reacționa și ce influență putea avea asupra lui. Despre riscurile în care ne implicam am discutat cu el destul de mult. Ce riscuri? Avionul a fost creat pentru a primi o anumită încărcătură. Depășeam de aproximativ trei ori încărcătura maximă admisă, prin introducere de rezervoare suplimentare de benzină. Dar nu depășeam rezistența avionului. La o probă de decolare s-a spart un cauciuc. Greutatea totală a avionului a aplatizat cauciucurile. Pentru remediere a fost necesară construirea, la fabrica „Victoria", unor cauciucuri speciale, de o rezis-

tență mai mare. Am făcut multe probe după aceea. La o singură decolare cauciucurile ajungeau la pînză. În exploatare curentă, normală, avionul se desprindea de la sol pe o distanță de 400 de metri. În varianta record, pentru desprindere era necesară o distanță de 1 200—1 300 de metri. La probele făcute, motoarele, elicele, totul normal. Importantă era decolarea. La o astfel de probă s-a defectat automatica pasului variabil la un motor. Datorită intrării cu greu a avionului în viteză, se cerea răbdare, multă răbdare și calm. Avionul trebuia desprins de sol la o viteză care să nu-i mai permită atingerea, încă o dată, a solului. Aceasta ar fi produs, probabil, o explozie de cauciuc, urmată de întreruperea zborului și avarierea avionului.

În decolare am fost însoțit pe partea dreaptă a pistei de o mașină a salvării, iar pe stînga de o mașină de pompieri. Ca să nu fim singuri, spuse amuzat Vlad Proca. Dacă nu decolam noi poate reușeau ei. Ar fi fost frumos : noi să rămînem și să decoleze ei.

La vreo două ore după decolare am fost chemat prin radio și anunțat că în turnul de control se află soția pilotului secund. Am întrebat ce căuta acolo (cască radio aveam numai eu — asta m-a avantajat). Mi s-a răspuns că voia să vorbească cu soțul ei. Am pretextat că doarme și nu puteam să-l trezesc.

Timp de două zile, înainte de zbor, doi medici ne-au supravegheat alimentația și odihna. Ne culcam, medicii adormeau și ei, iar noi ieșeam pe fereastră și ne duceam la avion. M-a amuzat grija lor pentru alimentație. Întocmiseră o listă pe calorii, cu ceea ce urma să luăm la bordul avionului. Mi-ar fi trebuit un sac pentru tot ce ne recomandaseră. Nu știu ce își imaginau. Zborul, prin natura lui, îți taie pofta de mîncare.

Pe la orele 22,00, avioanele TAROM care se întorceau din cursă, auzind convorbirile radio purtate între mine și sol, ne-au urat succes. La ora două noaptea am fost anunțat că generalul care intervenise să primesc aprobarea a sunat și s-a interesat de modul în care decurge zborul.

Noaptea m-a ajutat natura. Ploaia. Scăderea temperaturii facilita buna funcţionare a motoarelor. Etanşeitatea deficitară a botului avionului permitea pătrunderea apei. Pe picior îmi şiroiau picături. Cu secundul nu puteam discuta. Urmăream zborul, aparatura de control, funcţionarea motoarelor. Mă distram totuşi numărînd picăturile de apă care îmi cădeau pe picior.

Noaptea s-a scurs fără întîmplări deosebite. Dimineaţa, odată cu răsăritul soarelui, au apărut dificultăţile. N-am luat stimulente pentru a nu dormi ; nu sînt necesare, pentru că eşti perfect conştient de ceea ce faci. Dispar orice necesităţi fiziologice. La un om care îşi desfăşoară activitatea normál, oboseala apare după şapte, opt ore. Prin săritura făcută în timp sfîrşeala dispare, ca să revină la paisprezece ore. După aceea nu o mai simţi.

Dimineaţa au apărut valuri subţiri de ceaţă. Razele solare, încălzind pămîntul, produc o ceaţă în radiaţii. După ce se instalează bine soarele, aceasta dispare.

Pe la orele opt dimineaţa am fost anunţaţi că din acea clipă recordul mondial a fost doborît.

„Ce aveam de gînd să facem ?“ m-au întrebat. Am răspuns scurt : „Continuăm“.

Secundul era de altă părere... „Să ne întoarcem“, spunea. Era a doua oară cînd repeta aceste cuvinte. Prima dată, pe la orele 23,00, cînd ploaia se înteţise şi vizibilitatea scăzuse. Răspunsul meu, probabil nu l-a mulţumit : „Decît să mă întorc pe aeroport fără record, prefer să nu mă mai întorc“. I-am explicat de ce gîndesc astfel. Abandonarea tentativei ar fi necesitat alte intervenţii şi aprobări. Ar fi fost mai greu de obţinut, după ce în sufletele oamenilor s-ar fi sădit neîncrederea.

Am aterizat la prînz. Vorbind despre noi, un scriitor spunea : „Li s-a făcut o primire modestă ţinînd cont de valoarea zborului“.

Prietenii şi cei ce au lucrat la avion ne-au aşteptat la aeroport. Mult mai tîrziu aveam să aflu că nu dormiseră, ca şi noi, toată noaptea.

După o lună de zile recordul a fost omologat de Federaţia Aeronautică Internaţională N-a fost doborît pînă

azi. După ani de zile am trăit momente emoționante, cînd, la Paris, la sediul FAI, am zărit pe o placă de marmură, încrustate cu litere de aur, numele României, numele piloților și recordul mondial, realizat. În țară, am primit titlul de maestru emerit al sporturilor. După doi ani, Federația Aeronautică Internațională mi-a acordat diploma Paul Tissandier, la București.

După un timp :

— Cît am fost pilot încercător, am încercat vreo mie cinci sute de avioane. E o mare responsabilitate. Încredințezi aparatele unor piloți mai mult sau mai puțin dotați. O mașină pe care nu s-a mai zburat. Ca la orice mașină, pot apărea defecțiuni. Este controlată, verificată. Stabilitatea se verifică numai pe viu, nu în hala de montaj.

Nu e vorba de un singur zbor, ci de mai multe. Unele defecțiuni nu se pot observa din prima încercare. Altele sînt cauzate de mai mulți factori și începi să mergi prin eliminare.

Responsabilitatea constă în faptul că nu trebuie să-ți scape nimic. Cînd avionul a fost dat în exploatare și a părăsit fabrica, e necesar să fie în perfectă stare de funcționare. A da la zbor un avion cu defecte sau verificat superficial, e o crimă. Oricînd poate duce la o catastrofă.

A doua zi dimineața soarele inundase spațiul. Lucrurile aveau o strălucire ca de început de lume : munții, pădurea și brazii, vilele. Ședeam în balcon lungit în șezlong și priveam. Eram în așteptarea telefonului de la Vlad Proca. Locuia în capătul opus al coridorului, la etajul doi al hotelului „Orizont“ din Predeal. Așteptam și nu așteptam acest telefon. Pînă noaptea tîrziu, după ce revenisem în odaia mea, mă gîndisem la acest om. Simțeam că îmi trebuie o distanțare în timp să reflectez la cele ascultate. Telefonul sună. L-am invitat la mine. A venit aproape îndată. Am rămas pe balcon. Mult timp n-am scos amîndoi nici un cuvînt. Pilotul știa să tacă. Ne izolasem fiecare în scoica sa, fără să ne stînjenească prezența celuilalt.

— Cu ani în urmă, spune la un moment dat Vlad Proca, ascultam un interviu la T. V. luat aviatorului Iacobescu. A fost un pilot bun, un om cu multă înzestrare. Mulţumit, împăcat cu sine, pentru că a văzut multe. Deschizînd televizorul, probabil din obişnuinţă, fără să urmăresc un program anume, l-am auzit pe acest om vorbind despre mine. Am zîmbit forţat. Ca să ascund, cred, celor din jur, interesul faţă de ceea ce se afirma. A spus cam aşa : „Vlad Proca nu aparţine familiei, prietenilor sau vreunei instituţii. Aparţine aviaţiei. Este un produs al aviaţiei şi va rămîne". Au trecut cîteva zile şi am primit o scrisoare de la mama. Îmi spunea că într-o seară a ascultat un bătrîn vorbind la televizor. „Nu sînt de acord, scria. Cum ? Tu nu mai eşti al nostru ?"

Aviaţia are şi o parte mai crudă pentru pilot. Sînt nenumărate momente cînd, vrei, nu vrei, începi să-ţi aduci aminte. Despre unele cu bucurie, despre altele cu părere de rău. Şi asta ştii cînd ? Exact în situaţiile critice. Atunci începe să ţi se deruleze filmul vieţii, chiar cu greşelile pe care le-ai făcut. Încordat să rezolv problema de zbor îmi apare pe ecranul minţii imaginea copilului meu. E suficient ca să găsesc soluţiile cele mai bune. Aviaţia îşi are poezia ei. Nu în versuri, ci în imagini. Nici un zburător nu poate uita un apus, ori un răsărit de soare văzut din avion. Natura, care nu e defel harpagonică, îţi oferă toate chipurile ei. Dacă, uneori, te poţi lupta cu ea, altcori eşti nevoit să-i ocoleşti „feţele".

Într-un fel urmează ziua nopţii la tine acasă, în altfel la Ecuator sau la Pol. Străbătînd globul, pe paralele şi meridiane, observi cum se schimbă, de pildă, culorile. Culorile cerului şi ale pămîntului.

Privesc faţa prelungă a lui Vlad Proca, frumoasă, bărbătească, cu două riduri lungi pe obraji, în jos, de o parte şi de alta a gurii. Fumează şi răsuceşte celofanul pachetului de ţigări.

— Nu se poate stabili un paralelism, e foarte greu, între ceea ce vede un marinar şi un aviator. În zborurile lui, pilotul are parte să vadă şi marea şi oceanul. Cînd

nu stă pe pămînt, cerul e casa lui. Și eu nu am stat prea mult pe pămînt. În avion, cînd nervii încep să se întindă la maximum, devin tăcut. (Parcă îi simt tăcerea). Cu greu ar putea cineva să smulgă cîteva cuvinte de la mine. Cum să-ți spun ? Ești tot timpul în căutare de soluții. Aviația îți mai oferă posibilitatea ca în situațiile critice — parcă de la asta pornisem — să-ți poți face foarte repede un bilanț. Ai avantajul timpului și al vitezei, care nu-ți lasă răgaz pentru regrete. Sînt momente pe care le trăiești din plin, dar pe care nu poți să le redai. Nu găsești cuvinte. Și apare o deformație. Începi să simți că trăiești cu adevărat cînd ești la manșă. Pășind pe pămînt și intrînd în rîndul „muritorilor" ai impresia că ești un om șters. Te strecori prin mulțime : un necunoscut. Nu știu de ce, atunci sînt trist.

— Ca albatrosul lui Baudelaire.

— Dacă vrei...

Apoi reluă :

— Aș fi vrut să fac multe pentru aviație, aș putea să mai fac, în dorința de a părăsi aviația prin ușa din față.

O confesie mai mult șoptită, făcută parcă sieși. Acest om este o mîndrie a aviației, un prototip al pilotului desăvîrșit. Modestia, la limita ei. Vlad Proca, asemenea marilor savanți, să-și ignore propria valoare ?

Îl aud :

— Am admirat întotdeauna medicii, inginerii, muncitorii, care și-au împlinit destinul și au lăsat ceva, despre care se poate spune că a fost opera lor.

Tace. Surîde, apoi spune :

— Pentru că îți plac asociațiile — insolite, aș zice că piloții pot fi asemănați în privința destinului lor cu balerinii.

— Hm, cam hazardat.

— Da și nu. Un balerin poate avea o carieră strălucită. Poate fi un unicat, nu ?

— Evident. Dar tot nu văd...

— Ei bine, după ce și-au încheiat, fatalmente, cariera, ce rămîne după ei ?

— Ai dreptate, dar urma lăsată de marii aviatori e palpabilă. Un Vlaicu, un Mermoz, un Exupéry. un Vlad Proca...

M-a privit mut, cu ochii căprui puțin încercănați. Printre sedimente, mi se părea că lunecă o geană de lumină.

Îmi reamintesc cuvintele rostite de Mermoz : „Numai noi, piloții, putem înțelege importanța, valoarea. a tot ceea ce facem. Cum să explici asta unui profan ?“

— Mă gîndesc la cei ce vin după noi. La instruirea lor îndeosebi, care trebuie să țină pasul cu tot ce se realizează mai modern. Sînt lectori care pregătesc piloți, mecanici de bord, pentru toate tipurile de avioane. Parcă ar fi enciclopediști. Trebuie specializați pe tipuri de avioane. Aceiași lectori pregătesc navigatori, mecanici de bord, radiotelegrafiști, însoțitori de bord,. controlori de trafic, organe de dirijare, presonal tehnic de sol. Nu ți se pare prea mult ? Lectorul e ocupat douăsprezece ore pe zi. El cînd se mai pregătește ? Programa analitică e tare încărcată. Pregătirea durează cîte trei, șase luni. Sînt prevăzute cam optzeci de ore pentru lucruri pe care le aude oricine la T. V., radio, conferințe, presă și douăzeci de ore electricitate, pentru un avion care are în dotare vreo două mii de elemente electrice.

Pentru un tip de avion se fac patruzeci de ore de meteorologie. Dacă un cursant trece pe un alt tip de avion, se reiau cele patruzeci de ore, deși norii tot pe acolo circulă, vînturile bat la fel. Cabina avionului se cere cunoscută, așa cum pianistul își cunoaște clapele, iar violonistul corzile viorii. În zece-cincisprezece ore cît sînt afectate acestui scop, ce crezi că se poate face ? Pe de altă parte, ești obligat să știi cîte buloane are planul avionului. Sau schema radiolocatorului, deși un pilot nu va face niciodată reparații de radiolocator și nu va zbura cu schema locatorului lîngă el. Personalul navigant nu trebuie supraaglomerat cu o serie de materii și elemente de care nu are nevoie.

Prin nu știu ce asociații bizare, l-am întrebat pe Vlad Proca :

— Crezi că vocaţia de aviator ţi se poate revela şi cînd nu mai eşti foarte tînăr ? Mă gîndesc că în artă, pentru că deseori ai apropiat aviaţia de artă, anii nu sînt o barieră. De pildă, să zicem, Gauguin.

Nu mi-a răspuns, mă privi insistent, apoi vorbi :

— Ce părere ai avea, dacă s-ar trezi în mine, acum, vocaţia de pianist ? Cît timp mi-ar trebui să devin un pianist bun ? Unii sînt, o viaţă întreagă, în căutarea unei vocaţii. Singura pe care au realizat-o, a fost sfîrşitul. Moartea este o vocaţie. Pentru astfel de oameni, evident.

Un om care studiază cinci ani la facultate şi devine inginer, poate fi un bun tehnician de exploatare, un mecanic de bord. Dar dacă vrea să facă naviagaţie aeriană, profesiune care nu are nimic comun cu studiile sale ?

În odaie intră soţia lui Vlad Proca, purtînd cu graţie, pe o tavă, un vas din care turnă în cupe o salată de fructe : citrice, ananas, căpşuni. Delicioasă. Cu rom cubanez.

— Vezi, spuse pilotul, toate aceste fructe de la sud le-am putea avea mult mai repede şi mult mai proaspete.

— Să le aclimatizăm la noi, am glumit.

— Nu de asta e vorba. Dacă în loc de vapoare şi apoi, din porturi, în loc de tren am folosi avionul, lucrurile s-ar simplifica.

— Ce ne împiedică s-o facem ? am întrebat.

— Probabil anumite inerţii. Cînd transportăm marfă, ne întoarcem cu avioanele goale. Compania TAROM nu este în peirdere pentru că furnizorul intern achită costul integral al cursei.

— Dar pe ansamblul economiei naţionale ?

— Ei vezi ? Un alt aspect financiar. Şi încă unul. Din străinătate aducem citrice, pentru că de ele vorbim, cu vapoare străine. Plătim şi cărăuşul extern. Iată de ce sînt pentru utilizarea avioanelor şi la înapoierea în ţară. Consumatorul de la noi ar fi mai prompt deservit şi le-ar avea foarte proaspete.

— Da, nu refuz, am zis, răspunzînd invitaţiei de a-mi umple cupa din nou. Sînt un înfometat de fructe.

Ne-am revăzut spre seară. Toată după-amiaza am înotat în piscină. O descoperire a lui Andrei. Din holul imens al hotelului, am urcat cîteva trepte și am dat de o încăpere joasă, cu un pilastru în mijloc, îmbrăcat în pluș roșu, ca și banchetele din jurul lui, ca și fotoliile. Un perete de sticlă. Prin el am văzut piscina jos, la parter. Apa era albastră, transparentă, făcînd vizibilă fiecare placă de faianță. În bazin înotau trei bărbați și o femeie. Priveam de sus mișcările armonioase ale brațelor și picioarelor, contururile trupurilor (care mi se păreau frumoase), apa vălurindu-se, dar nu auzeam nici un sunet. Parcă aveam în față un acvariu uriaș. Peretele de sticlă punea fișii de vată peste orice zgomot. Înotătorii păreau făpturi pe care le vedeam de la distanțe incomensurabile. Prin geamurile piscinei, afară, se distingea clar zăpada masivă, albă, atotprezentă.

Am coborît în piscină. Apa era caldă, plăcută. Mi s-a părut ciudat să aud mișcarea valurilor, vocile. Toate acestea îmi loveau timpanul cu o intensitate nefirească, după ce privisem totul de sus. Apa din bazin, culoarea ei, aici de un albastru intens, zăpada de dincolo de ferestre mi-au reamintit vechea pasiune pentru lumile de la nord. Cu mulți ani în urmă scrisesem un poem dramatic, a cărui acțiune se desfășura într-un orășel din fiord. Citisem, în acest scop, multă literatură nordică, nu numai beletristică, jurnale de călătorii, lucrări cu caracter științific, zăbovisem îndelung asupra albumelor cu peisaje și atmosferă nordică. Începusem eu însumi să pictez peisaje imaginare: „Toamna în fiord", „Banchiza", „Corăbii la nord". Mă îmbrăcam asemeni nordicilor și începusem să fumez pipă. Poemul meu dramatic era liric, fascinant, cu adolescente multe dintr-un pension, unde se studia muzica, pictura și dansul.

Seara, la cină, i-am povestit lui Vlad Proca și soției sale despre orele după-amiezii, despre cele de reverie.

— Ce-ai zice, spuse pilotul, să facem împreună un voiaj la Trondheim ?

— Crezi că e posibil ? am tresărit.

— Da, de ce ? Peste o jumătate de oră, zise amuzat, decolăm.

— A, rostii eu cu o nuanță de dezamăgire. Te voi urmări.

— Culorile, în peisajul norvegian, sînt sălbatice, crude. Verdele e aprins, roșul arde. Trondheim e un oraș în fundul unui fiord. Intrarea în fiord se face printr-un șenal *, mărginit pe ambele coaste de înlățimi muntoase. Aeroportul este plasat în fundul fiordului, aproape de oraș. Condițiile meteo, nefavorabile în general. Crestele înalte fac dificilă apropierea și venirea la aterizare. Am ajuns spre seară. Imaginează-ți un apus de soare la înălțime, deasupra norilor, în nordul continentului.

— Te rog să crezi că mi-e imposibil oricît m-aș strădui. Trebuie trăit totul pe viu.

— Cred că ai dreptate. Nici eu, care l-am văzut, nu ți-l pot descrie.

Apoi, după cîteva clipe de tăcere, în care își adună gîndurile, asociindu-le, uneori, bizar :

— În timpul războiului fiordurile au oferit condiții optime de mascare. În cel de la Trondheim era ascuns crucișătorul german Törpitz. De aici ieșea să intercepteze convoaiele care parcurgeau, în emisfera nordică, drumul între SUA și URSS. A fost scufundat, în cele din urmă, cu greu, chiar în fiord, care oferă un adăpost natural. Din avion îl descoperi abia după ce treci munții și ajungi aproape de verticala lui. Comandantul aeroportului m-a plimbat cu o barcă cu motor și mi-a arătat locurile unde era ascuns crucișătorul nazist.

Am făcut mai multe drumuri la Trondheim. Am zburat în perioada nopților albe. De la apusul pînă la răsăritul soarelui n-a trecut mai mult de, să zicem, o oră și jumătate. Am aterizat într-un apus de soare și am decolat într-un răsărit de soare. Zburînd spre sud, am intrat în noapte. Ziua rămînea undeva în urma noastră. La pol

---

* șenal = canal navigabil.

circumferința pămîntului fiind mai mică, apusul și răsăritul soarelui se succed într-un interval de timp scurt.

Cînd execuți virajul ca să vii la aterizare, ești cu avionul la „rasul" cotelor înalte. Cînd vîntul bate dinspre apă spre uscat, face și mai dificilă aterizarea. Venind dinspre mare, nu ai obstacole în față. Venind însă dinspre uscat, ca noi, trebuie să urmărești relieful în așa fel, încît să aterizezi pe pistă fără să cazi în apă. Dacă ai pus avionul la jumătatea pistei, cu toate frînele, ai șansa să ajungi în mare. Și cred că apa e rece.

Iarna, zona muntoasă oferă imagini splendide. În fiord dimensiunile iau proporții neobișnuite. Te simți ca un pitic în țara uriașilor. Aerogara e mică, dar aranjată cu foarte mult gust. Un interior plăcut, viu colorat — probabil influența naturii — cu oameni amabili, primitori. M-a impresionat Trondheimul : un oraș curat, îngrijit ; nu întîlnești oameni umblînd fără rost. Deși pare aglomerat, are multe parcuri, multă verdeață.

— Îți spuneam, continuă pilotul după o pauză în care își aprinse țigara, că am venit la Trondheim în perioada nopților albe. La aterizare aveam încă un obstacol în față — un plafon de nori. Am intrat în noapte prin străpungerea norilor. Era o lumină difuză, un întuneric lăptos. Ca să nu te izbești de munți și totuși să pierzi din înălțime, trebuie să urmezi firul șenalului, foarte atent. Nu se admit abateri de la direcția stabilită pentru aterizare. Fiecare comandant de avion, cînd ajunge la Trondheim e întrebat de la sol dacă a mai fost aici. De la sol se iau măsuri în plus. Dacă sînt proaste condițiile meteo, iar aterizarea se face dinspre uscat spre ocean, pentru a evita un eventual impact cu muntele, avionul e dirijat spre alt aerodrom.

La apusul soarelui, cerul trece dintr-un albastru spre galben și roșu. Ca apoi, la răsărit, din cenușiu să se albăstrească mergînd spre alb și galben. Schimbările acestea cromatice se petrec într-un interval de timp extrem de scurt ; ochiul abia poate distinge toate nuanțele culorilor.

Ai o senzaţie de vis. Poţi citi pe chipul aviatorilor aceste trăiri. Privindu-i, îmi dădeam seama de ceea ce simt.

Toată cabina e inundată de aceste culori. O rază pătrunsă în avion, printr-un geam lateral, schimbă totul pe direcţia ei. Restul rămîne, în afara fasciculului, în culoarea iniţială. Poţi fi prins într-un moment cînd n-ai timp să-ţi împarţi atenţia. Supraveghezi aparatele, străpungi norii.

La aterizare plafonul nu era compact. De sus, unde soarele apune, treci spre pămînt avînd lumina în faţa ochilor, norii, iar prin acele goluri vezi solul sau apa, mai întunecate. O „spargere" de culori în cîteva minute, dar care, datorită încordării, par nesfîrşite.

— Ciudat. Foarte ciudat.

— Duceam şi luam pasageri. Erau nordici. Curios, după aterizare şi chipul lor oglindea acelaşi extaz.

Aterizarea este frumoasă aici. La un moment dat zbori foarte aproape de munţi, sub înălţimea lor. Ai senzaţia că treci printr-un labirint.

Zona poate fi asemuită cu zona muntoasă din Iran. Acolo însă pămîntul e sterp, coloritul cenuşiu, cu reflexe cărămizii. Ca de pildă în Anatolia. Ca solul lunar. Aici, la nord, e cu totul altceva. Vegetaţia abundă, chiar pe coastele stîncoase. În condiţii grele meteo, reuşita aterizării îţi dă o mare satisfacţie.

Vlad Proca vorbeşte domol, calm. Sub acest înveliş simt combustia interioară. Stărui cu întrebări. Se frămîntă. Mi se dezvăluie în chipurile sale tăinuite pilotul de mare anvergură şi omul însetat, neostoit să vadă, să cunoască, să înţeleagă. Nu trece străin pe lîngă oameni şi locuri. Nici nu înregistrează mecanic, periferic. Şi vorbeşte frumos despre tot ce a văzut. Am întîlnit piloţi care ştiu ce să vadă pe unde trec, dar care nu reţin, ori nu sînt în stare să retrăiască. Alţii nu văd. Mi s-au părut, cumva, infirmi. Vlad Proca este un privilegiat structural. Poate şi din această cauză e un om torturat.

Îmi citează din Hemingway : „Cred că afli multe pe lumea asta blestemată. Mori pe dinăuntru. şi totul e

simplu și ușor. Așa sînt cei mai mulți oameni, morți pe dinăuntru".

Sînt uimit cît de ușor reușesc să comunic cu acest om.

Intră Tomi, mare, urias, cu blana gri-bej, puțin lățos. (Am omis să spun că am revenit cu toții în București). Mă recunoaște ? Pilotul îmi povestește cum l-a crescut pe Tomi. Cu cîtva timp în urmă, se pripășiseră pe aerodrom niște cîini. Cineva a dat ordin să fie împușcați, să nu umble pe pista de decolare. S-ar fi putut întîmpla accidente.

— N-am văzut în viața mea un cîine să intre pe pistă. Zicea Vlar Proca. Tomi era mic, pricăjit și scîncea sub scara unui avion. I-am dat un pachet de țigări unui om de la întreținere să-l prindă. El mi-a spus că i-au împușcat mama. L-am luat în brațe și l-am adus acasă. A crescut, după cum vezi. Cînd mă întorc din cursă, după o zi, două, se bucură atît de mult, este atît de emoționat, că de bucurie face pipi.

Vlad Proca se ridică, dispărînd pentru cîteva clipe. Revine purtînd în brațe o cutie lungă, cu pereți din lemn, pe care o așază pe masă, între noi. Nu are capac. Plicuri, mulțime de plicuri așezate vertical, unele în spatele celorlalte. Le scoate pe rînd. Pe ele e scris : Roma, Bremen, Alger, Agadir, Barcelona, München, Genova, Limoges Cairo, Tripoli, Stuttgart, Tel-Aviv, Aman, Istanbul, Bengazi, Sebha, Dublin, Las Palmas, Karachi, Vientiane, Abisinia.

Scoate din plicuri, cu multă finețe, cărțile poștale ilustrate. Le înșiră pe masă. Masa devine neîncăpătoare. Le strînge. Înșiră altele. Vorbește, ascult, privesc. Cînd le-adună pe ultimele încerc senzația copilului căruia i se iau jucăriile preferate.

— O curiozitate, spune el, arătîndu-mi un peisaj și o localitate. La Touquet, pe coasta Canalului Mînecii. În apropiere a fost teatrul de operații, cînd aliații au debarcat în Normandia. Dar nu asta e ciudățenia. Aici aerodromul este întretăiat de o cale ferată și barierele sînt puse

pentru a opri trenul cind aterizează avioanele. Gara este pe aerodrom. Mulți pasageri coborînd din avioane se urcă, oarecum, direct în tren.

— E posibil asta, e normal ?

— Nu e, dar nefiind un aeroport de trafic internațional...

Cu gesturi de magician (lui Vlad Proca totul i se pare firesc), scoate un plic pe care scrie Laos. Privesc pozele. Ochii aleargă cu neastîmpăr peste peisaje opulente, cu palmieri ca niște evantaie uriașe, peste clădiri și arbori cu flori viu colorate, pagode cu trecut secular.

La început vocea pilotului părea că vine de foarte departe.

— Am decolat noaptea de la Karachi · acolo unde se varsă Indusul în Marea Aman, în jurul orei 1 (ora României). Datorită diferenței de fus orar și zburînd în întîmpinarea soarelui, s-a luminat de ziuă repede ; cam după două ore de zbor. De la decolare și pînă cînd am aterizat la Vientiane, natura nu ne-a surîs. În această regiune a globului, toamna bat musonii. La înălțime vînturile sînt puternice, norii de furtună se țin lanț, turbulența este constantă. Ruta e Karachi-Bangkok. Transportam ajutoarele materiale acordate de statul nostru Laos-ului. Am fost nevoiți să aterizăm la Calcutta, pentru alimentare. Deasupra Indiei am văzut suprafețe mari de teren inundate. Traversînd golful Bengal, ne-am îndreptat spre Rangoon, apoi spre Bangkok, pe care nu l-am putut atinge (n-am ajuns la verticala lui), deși era punct obligatoriu de trecere (din cauza furtunii, a descărcărilor electrice foarte puternice). Cam la treizeci de kilometri de Bangkok am virat la stînga, îndreptîndu-ne către Vientiane. Zborul a durat, cu escala făcută la Calcutta, douăsprezece ore.

A parcurs distanța aceasta enormă prin furia dezlănțuită a musonilor. A pilotat avionul opunîndu-l unor forțe demențiale. Lumina bezmetică a fulgerelor a invadat cabina și le-a orbit privirea. Curenții de aer au săltat aeronava și au zguduit-o din toate încheieturile. Dar pentru Vlad Proca toate acestea se numesc simplu : furtună, tur-

bulenţă, descărcări electrice. Despre ce a făcut el, comandantul navei, echipajul său, cum au izbutit să aducă avionul la sol, ce au simţit nu vrea să vorbească.

— La Karachi, în aşteptarea avionului care trebuia să sosească din ţară, am fost conduşi la hotelul Midway. În acea zi de răgaz am vizitat oraşul. Hotelul este construit de societatea K.L.M., companie americano-olandeză, împreună cu Pakistan Air Ways, pentru echipajele, în tranzit, ale diferitelor companii aeriene, Karachi constituind un punct nodal al traficului aerian în Asia.

Populaţia oraşului e densă. Am văzut triciclete cu motor şi coviltir, săraci mulţi, orbi mulţi. Am vizitat monumente, dar n-am avut, din nefericire, un ghid care să ne dea explicaţiile cuvenite.

Avionul a sosit conform programului, l-am luat în primire, ne-am cules datele meteo informative de pe rută de la aerodromul din Karachi, care nu erau prea îmbucurătoare. Cerul, continuu brăzdat de fulgere, se vedea că nu ne va fi un amfitrion plăcut. Decolarea a decurs în condiţii normale dar, la mai puţin de două sute de metri, ne-au întîmpinat norii. A urmat un zbor în plafon, turbulenţă. În afară de zgomotul motoarelor şi apelurile radio, nu se auzea nimic în cabină. Fulgere repetate luminau interiorul. Ne priveam unii pe alţii. Cu încordare, dar cred şi frică. Nu ne-am pus întrebarea aceasta niciodată unii altora, pentru că nimeni n-ar da, acolo, un răspuns sincer. La înălţimea de 7 600 metri am ieşit deasupra norilor. Limbile oamenilor s-au dezlegat. Dar a durat puţin. Am intrat în alt plafon de nori. Eram dezorientaţi. Nu ştiam ce să facem. Să urcăm sau să coborîm, ca să scăpăm de turbulenţă. Avionul era zguduit fără întrerupere. Turbulenţa creează o situaţie deosebită. Nu poţi folosi pilotul automat. Eşti nevoit să pilotezi tu avionul, să-l conduci, cum se spune în limbajul nostru, la mînă. Abia aşteptam să se lumineze de ziuă. Lumina zilei îl linişteşte pe om. O ploaie torenţială ne-a însoţit tot drumul. După ce ne-am consultat — legătura radio cu

Bombay fiind îngreunată de paraziții radio provocați de descărcările electrice — am hotărît să ne menținem la înălțimea de zbor. Traversam o zonă muntoasă. Exceptînd o porțiune scurtă — între Marea Oman și Golful Bengal — zborul s-a desfășurat deasupra unei zone de munți, atît în Birmania cît și în Tailanda.

La Calcutta, pentru a ateriza, am făcut un întreg slalom printre norii de furtună. Cînd am văzut solul, la o înălțime cam de două sute de metri, am avut impresia că am ieșit undeva pe mare. Pămîntul era inundat de apa rîurilor ieșite din matcă. Pînă și pe aerodrom era apă. După ce am pus roțile pe pistă, am răsuflat ușurați. Jumătate din rută fusese parcursă. Era primul avion românesc care a aterizat la Calcutta. Am fost înconjurați îndată de oficialitățile aeroportuare. În aerogară, am băut cîte o cafea, am schimbat păreri privind desfășurarea primei etape și ne-am încurajat unii pe alții pentru ce ne mai rămăsese de parcurs. Indienii erau foarte surprinși de faptul că am zburat în condiții meteo atît de dificile și de acela că eram hotărîți să nu abandonăm. Ne-au oferit toate datele necesare. Din cauza deteriorării circuitelor de comunicații telefonice și radio, nu erau în posesia unor date recente. Cu acest „bagaj" de informații ne-am îndreptat spre avion. Și am continuat zborul.

Ce să stai și să aștepți alte condiții meteo ? În perioada asta a anului nu știi ce îți aduce ziua de mîine : un timp mai bun ori mai rău. Nu puteam să așteptăm luni de zile pînă trece musonul.

Ploaia torențială nu s-a oprit și, dacă pînă la Bangkok, cu ajutorul radiolocatorului de bord am putut evita nucleele de furtună, apropiindu-ne, am constatat că nu mai găseam nici o portiță, singura posibilitate fiind aceea de a vira, îndreptîndu-ne direct spre Vientiane. Ne abăteam de la rută, dar era singura modalitate de a supraviețui.

Pînă în apropiere de capitala Laos-ului, zborul a decurs în aceleași condiții. Dificultăți creau coborîrea, aterizarea. Trebuia să traversăm, în coborîre, toate zonele de oraje.

Cam la cincizeci de kilometri de Vientiane am ieşit din nori, am găsit fluviul Mekong şi oraşul. Dacă tot drumul nu am avut parte decît de o vreme maşteră, aici ne-a întîmpinat un timp splendid. În momentul ieşirii „la vedere", feţele oamenilor, pînă atunci crispate, s-au destins, ca la un semn magic. Aviatorii au prins a zîmbi. Unul dintre noi a zis : „Ce bine e cînd ieşi din iad", surprinzînd, în puţine cuvinte, ce fusese de fapt acest zbor infernal.

Am fost întîmpinaţi de reprezentanţii conducerii de stat laoţiene, de ziarişti şi fotoreporteri. A doua zi, toate ziarele din Vientiane au publicat fotografiile noastre însoţite de texte. Păstrez un ziar, dar nu cunosc limba. Dacă nu ne-am recunoaşte chipurile, n-am şti că e vorba despre noi.

Am aterizat în jurul orei 13,00 (ora României). Curînd a început să se înserereze. După primirea făcută la aeroport, ne-am dus la hotel. În timp ce băştinaşii cinau, noi luam prînzul. Ne-am culcat toţi. Eram epuizaţi. Nu încercam nici o dorinţă. Doar să dormim, să dormim. Cînd ne-am trezit, deşi pentru noi ar fi urmat cina, am luat micul dejun. Se făcuse dimineaţă. Avînd la dispoziţie o zi întreagă, am pornit să vizităm capitala Laos-ului. Palmieri, arbori cu fructe şi flori roşii. Temple sau pagode. Am cerut încuviinţarea şi am obţinut-o să pătrundem în interiorul lor. Străinilor le e permis să le vadă numai din exterior. Intrarea unui străin în templu e socotită ca o încălcare a normelor religioase autohtone. Am vizitat Muzeul Naţional. Mai puţine tablouri, dar multe, foarte multe sculpturi. Din lemn, fildeş, bronz, argint, aur, pietre diverse.

Pagodele sînt vopsite în culori aprinse. Predomină roşul şi auriul. Sînt construite din piatră şi lemn. Am văzut statuia lui Budha, la toate dimensiunile posibile.

Vitele umblau libere prin oraş. Casele oamenilor sărmani erau suspendate pe piloni. În perioada cînd bat musonii, fluviul Mekong se revarsă peste maluri. Pluteau pe el diferite ambarcaţiuni. Multe jonci. Conducerea ţării ne-a invitat la prînz. În semn de atenţie deosebită ni s-au servit mîncăruri apropiate de ale noastre.

La înapoiere, am ajuns la Karachi extenuaţi, dar cu un vădit sentiment de satisfacţie. Ne-am întors în ţară cu acelaşi avion, pilotat de alt echipaj însă.

S-a înnoptat de mult. Ploaia a stat. Mă hotărîsem să plec. Vlad Proca mă conduce pînă la poartă. Trecem pe cărarea de cărămidă pe sub coroanele desfrunzite ale unor pomi fructiferi. În trunchiuri subţiri sevele urcă spre muguri. În aer se simte primăvara. Mi-aduc aminte de vorbele unui bătrîn dintr-un sat de peste munţi : „natura lucră, domnule !“

Ne-am despărţit la poartă, făgăduindu-ne să ne vedem peste cîteva zile. Pilotul urma să-şi facă vizita medicală periodică, iar eu aveam diverse treburi, care cereau o rezolvare imediată. Nu am putut merge nici la Otopeni, aşa cum intenţionasem înainte de a pleca din Predeal. Îndreptîndu-mă spre staţia de autobuz şi gîndindu-mă la scurta mea vacanţă la munte, mi-am zis că nu am notat zborul lui Vlad Proca peste Cercul Polar.

După aproape o oră am ajuns acasă. Mi-am făcut un ceai de mentă, am prăjit cîteva felii de pîine, apoi m-am retras în odaia mea să revăd, printre vraful de hîrtii răspîndite pe masa de lucru, notele despre călătoria la Bodo. Am dat peste altele.

„Preţuiesc, zice Vlad Proca, cu deosebire în aviaţie, nu atît progresul actual, perfecţionarea tehnicii aviatice — care într-adevăr e o mare realizare — cît pionieratul. Citesc din timp în timp istoria aviaţiei. Am impresia că de fiecare dată descopăr ceva nou. De ce mă refer la pionieratul aviaţiei ? Pentru că, deşi aviaţia abia era la început, oamenii au şi pornit să cucerească imense spaţii. Asta a costat foarte multe vieţi omeneşti.

Spuneam cîndva : Am intrat în viaţie pe uşa din faţă şi tot pe acolo vreau să ies. În istoria aviaţiei am intrat şi eu, de bună voie şi nesilit de nimeni.

Se ridică de pe scaun, trece într-o încăpere alăturată şi revine cu o carte, pe care o ţine adunată cu amîndouă mîinile. O răsfoieşte şi îmi citeşte cîteva pasaje despre pilotul Georges Chavez, care în 1910 a traversat Alpii din Elveţia în Italia, peste pasul Symplon. Zborul a durat

patruzeci de minute. Cînd se pregătea să aterizeze, aripile avionului s-au strîns pe lîngă fuselaj, ca aripile unei păsări foarte obosite. S-a prăbuşit ca un bolovan. După şase zile a murit. Îl întreb de ce mi-a citit acest episod.

— Ca să-ţi reamintesc între altele că foarte mulţi în aviaţie au plătit cu viaţa cîte o îndrăzneală. Cei mai fericiţi au fost aceia care au realizat ce şi-au propus şi n-au murit.

Mi-a citit apoi despre Romeo Popescu.

Continuă să răsfoiască paginile. Apoi :

— Un zbor deasupra celui mai necunoscut continent, Africa. Între 1933—1935 mai mulţi aviatori români survolează continentul african. Frumos !

Continuă să răsfoiască :

— Coandă... Coandă... şi Vlad Proca. Hai să vedem ce scrie aici.

Se vorbeşte despre recordul mondial stabilit în 1961 cu un avion românesc, IAR-814. Se descrie aparatul.

Vlad Proca se ridică iar, aduce un plic cu fotografiile avionului IAR-814. E mic, poate încăpea sub aripa unui IL-18.

— Să vezi cum se intra în el, spuse. Din cauza rezervoarelor de combustibil, suplimentare, la intrarea şi la ieşirea din avion trebuia să te alungeşti şi să te strecori ca o reptilă.

Zborul a rămas zbor, continuă pilotul. Cu toată tehnica avansată. Chiar dacă se va trece la rachete sau avioane cu propulsie atomică, zborul va fi tot zbor. Tot ce a realizat tehnica a venit în sprijinul omului : să-i uşureze munca, să-i creeze posibilitatea să se deplaseze mult mai uşor, cu eforturi mai mici. Ştii zicala aceea : «omul sfinţeşte locul». Omul are puterea să creeze foarte multe, dar să şi distrugă multe.

Aviaţia a fost moştenită, trecută din mînă în mînă, purtată ca o ştafetă, în ideea de a fi dusă, înainte. Unele rămîneri în urmă se datoresc tocmai acestor purtători de ştafetă.

A trecut puţin timp de la primul zbor în cosmos, de la primele zboruri orbitale şi pînă azi cînd s-au trimis staţii spre Jupiter, spre Saturn. Cei care au contribuit la acestea

au fost niște entuziaști. Sînt convins că nu și-au pus în cumpănă eforturile. Adevărul este singurul mijloc de a exprima realitatea lucrurilor. Aviația a costat multe vieți omenești, repet, care nu pot fi plătite sau evaluate.

Pentru memoria acestor oameni care s-au sacrificat, sîntem datori să mergem înainte, ținînd capul sus, nu plecîndu-l".

Recitesc notele. Sînt pline de patos. Pilotul acesta arde ca o flacără nepotolită. Îl simt apt pentru orice sacrificiu. Cred că ultimul său gînd va fi zborul, ultima imagine rămasă pe retină va fi avionul cu aripile întinse, despicînd spațiile albastre.

E tîrziu, trecut de miezul nopții. Nu pot dormi. Răsfoiesc colile mari de hîrtie acoperite cu un scris mărunt. Două cuvinte subliniate de mai multe ori, apăsat, mă reține. Cercul Polar.

„Cu vreo trei ani în urmă făcusem o cursă la Bodo, localitate din nordul Norvegiei, dincolo de Cercul Polar. Ruta e apropiată de coasta norvegiană. Vizibilitatea bună ne-a îngăduit să vedem fiordurile. În zborul nostru am traversat Cehoslovacia și Polonia. De la Gdansk am intrat deasupra Mării Baltice, am survolat-o. Apoi, trecînd peste Suedia și Norvegia, ne-am îndreptat spre nord. Condițiile meteo ne favorizau, vederea nefiindu-ne mascată de nori. Puteam distinge toată configurația solului și a întinderilor de apă. Zburam șapte, opt mii de metri. Fiordurile se vedeau în toată dantelăria lor. Și alternanțele de culoare ale vegetației. În nord te surprinde acel verde aprins. La primul zbor, după aterizare la Bodo, echipajul e întîmpinat de conducerea aeroportului și se oferă celor care nu au mai fost aici o diplomă prin care se atestă data trecerii Cercului Polar.

Momentul care a atins sublimul a fost aurora boreală. Am văzut-o în noaptea sosirii la Bodo. E ceva feeric. Culorile sînt dispuse radial, o imensă draperie spectrală pe bolta cerească, iradiind, schimbîndu-și nuanțele aproape

continuu, tremurînd, pe un fond de cer albastru luminos și înstelat spre ziuă. Diferența dintre noapte și zi e abia perceptibilă în lumina difuză".

Mă ridic, deschid fereastra, privesc cerul. S-a înseninat. Bolta e înaltă, de un albastru spre indigo. Stelele sclipesc departe, reci. Mă gîndesc la Alexandru Scheianu, la Grig, la Pascal, la Vlad Proca. La destinul lor. Mă gîndesc la tot ce au văzut, au admirat, au detestat, mă gîndesc la țările și orașele pe care le-au cunoscut. Mă gîndesc și la ceilalți piloți români de linie, la locurile pe care le-au străbătut pe toate meridianele și paralelele globului și despre care s-ar putea scrie numeroase cărți. Un fel de „O mie și una de nopți" modernă. Poate, într-o zi, va scrie cineva.

— S F Î R Ș I T —

ÎN LOC DE EPILOG

Cartea aceasta mă implică în destinul unor oameni, în orizonturile lor, în lumile lor. Aviația este un tărîm fascinant. Cînd m-am hotărît să scriu despre ea, această lume și acest tărîm reprezentau pentru mine o entitate paradisiacă, magică aproape. Ca orice paradis, însă, pătrunzînd dincolo de înaltele porți, s-a destrămat. Poate asta este condiția umană. Dar nu regret. Am cunoscut oameni cu totul deosebiți, un univers, am cunoscut piloți foarte mari, care vor rămîne în istoria aviației de totdeauna.

Pentru mine, această carte este, cred, doar un început. Despre acești „oameni minunați și mașinile lor zburătoare", voi mai scrie.

București-Otopeni, 1976
Constanța-Kogălniceanu, 1977
Hunedoara, martie 1978

Aduc, și pe această cale, mulțumiri conducerii Departamentului Aviației Civile, piloților Octavian Băcanu, Octavian Culuri, Vladimir Negoiță, Neamțu Păscuț, precum și tuturor (personal navigant, însoțitori de bord, controlori de trafic, personal tehnic de la sol) celor care mi-au înlesnit, cu toată înțelegerea, scrierea acestei cărți.

SUMARUL

Din acest eter, sub cerul lui Phidias și Praxiteles 7

Omul de la mansă 32

Temple sub cerul austral 73

Hora domnițelor 122

Ochiul lui Făt-Frumos 155

Pasărea măiastră 199